Ueber die entwickelung der australischen eisenbahnpol...

Moritz Kandt



Ueber die Entwickelung

der

australischen Eisenbahnpolitik

nebst einer Einleitung

über

das Problem der Eisenbahnpolitik in Theorie und Praxis.

von

Dr. MORITZ KANDT.

Motto: „Die Ansiedler Victorias und in hohem Grade auch die der übrigen australischen Kolonieen waren Männer, welche die Englische Anschauung von dem Aufgabenkreise der Regierung mit sich brachten: nämlich die Thätigkeit des Staates möglichst zu beschränken . . . . Oft gegen ihren eigenen Willen haben die Kolonisten geendet mit einem Staatssocialismus, wie er in Europa selbst in den bureaukratischsten Ländern nicht vorhanden ist. Die Beamtenschaft bildet ein gewichtiges Element der Bevölkerung; der Staat baut Eisenbahnen, gründet und unterhält Schulen, sucht die Höhe des Lohns und die Arbeitszeit zu regeln, schützt die heimische Industrie, siedelt die Bevölkerung auf dem Lande an und fängt an, Staatsversicherungsanstalten zu organisieren." (Uebers. aus *Pearson: „National Life and Character"*, London 1893.)



Berlin 1894.

Druck von Hans Mamroth, Berlin W., Wilhelmstr. 48.

Seinem Freunde

Herrn Oberlehrer Dr. Georg Peiser

in Posen

in Liebe gewidmet

vom Verfasser.

Vorwort.

Diese Arbeit soll den Ursprung des Staatsbahnsystems von Victoria schildern. Es soll gezeigt werden, wie Schritt für Schritt die Kolonisten zum Aufgeben der heimischen Politik gedrängt wurden, bis das dem allgemeinen staatssozialistischen Charakter Australiens entsprechende Staatsbahnsystem — Staatseigentum und Staatsverwaltung — erreicht war.

Es ist meine Absicht, in einem zweiten Teile die Entwickelung der Australischen Eisenbahnpolitik nach Vollendung des Staatsbahnsystems bis zur Gegenwart zu verfolgen, insbesondere den zum ersten Male von einer Demokratie gemachten Versuch, einen vom Parteiwechsel unabhängigen Beamtenstand zu schaffen, darzustellen.

Die Abhandlung über das Problem der Eisenbahnpolitik in Theorie und Praxis möge als Einleitung denen dienen, welche den Stand der Frage, die bisherige Entwickelung von Theorie und Praxis, noch nicht kennen.

Die Anregung zu dieser Arbeit erhielt ich im Seminar des Herrn Prof. Dr. *G. Cohn* in Göttingen; die Materialien sammelte ich in der Königl. Bibliothek in Berlin, dem British Museum in London, in der Bibliothek des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Berlin und der Bibliothek des Royal Colonial Institute in London. Herrn Professor Dr. *G. Cohn* in Göttingen, Herrn Geh. Oberregierungsrat *v. d. Leyen* in Berlin, und den Herren *J. Boose* (Librarian) und *S. O'Halloran* (Secretary) in London spreche ich für ihre Unterstützung meinen herzlichen Dank aus.

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Uebersicht der Litteratur und Quellen	IX-XXXIV
Das Problem der Eisenbahnpolitik in Theorie und Praxis	1—40
Der Ursprung des Staatsbahnsystems der Kolonie Victoria	41—258
Einleitung	41—49
Kapitel I	50—69
Die Geschichte Australiens bis zum Auftauchen der ersten Eisenbahnprojekte (1846).	
Kapitel II	70—92
Die Anfänge des Eisenbahnbaues in Australien (1846) bis zum Erlass des ersten Eisenbahngesetzes in Neusüdwales (10. Okt. 1849).	
Kapitel III	93—112
Die Kolonie Victoria, ihre wirtschaftliche und politische Entwickelung.	
Kapitel IV	113—146
Die Geschichte der Privatbahnen Victorias 1852—1868.	
Kapitel V	147—162
Die Eisenbahnfrage bis zur Einführung des „Responsible Government".	
Kapitel VI	163—183
Die Untersuchung und Gesetzgebung des Jahres 1857.	
Kapitel VII	184—211
Die ersten Erfahrungen mit der Staatsbahnverwaltung während des Baues der „Main Trunk Lines" 1857—1863.	
Kapitel VIII	212—227
Der Sieg des Staatsbahnsystems und der Beschluss weiteren Baues von Staatsbahnen 1863—1868.	
Anhang	228—258
1. Der achtstündige Arbeitstag auf den Staatsbahnen Victorias	231—234
2. Die Sonntagsruhe im Eisenbahnverkehr Victorias .	235—238
3. Depesche Gladstone's an den Gouverneur Gipps 1846	239—244
4. Uebersicht über den Bau der „Main Trunk Lines"	245—247
5. Verschiedenes und Statistik	248—258
Register	259

Litteratur und Quellen

zur

Eisenbahnpolitik.

I. Technik und Oekonomie, Bedeutung und Wirkung der Eisenbahnen.
1. Allgemeines.
2. Die Frage der Konkurrenz im Eisenbahnwesen.
3. Das Eisenbahntarifwesen.
4. Die Stellung der Eisenbahnen unter den Verkehrsmitteln.

II. Das Wesen des Staates, der Volkswirtschaft und ihrer gegenseitigen Beziehungen.
1. Individualisten.
2. Historische Richtung.
3. Vermittelnde Ansichten.
4. Sozialisten.

III. Die Entwickelung der Ansichten über die Eisenbahnpolitik.
1. Anhänger des Privatbahnsystems:
   a) für volle Freiheit,
   b) für staatliche Aufsicht.
2. Anhänger des Staatsbahnsystems.
3. Historische Richtung.
4. Vermittelnde Ansichten.

IV. Die Geschichte der Eisenbahnen und der Eisenbahnpolitik.
1. Uebersicht über die Entwickelung in mehreren Staaten.
2. Die Entwickelung in den einzelnen Staaten.

Werke, die mit einem * bezeichnet sind, waren mir nicht zugänglich, sind jedoch als für den Gegenstand von Bedeutung bei Anderen zitiert.
Nach Möglichkeit sind Wiederholungen vermieden worden.

I. Technik und Oekonomie, Bedeutung und Wirkung der Eisenbahnen.

1. Allgemeines.

Ch. Francis Adams jr., Railroads, their origin and problems, New-York 1878.
Archiv für Eisenbahnwesen (seit 1878) passim.
Annales des Ponts et Chaussées, passim.
Sir *Benjamin Baker*, Ship Railways (The Nineteenth Century vol. 29, 1891).
M. Block, Chemin de fer (Dictionnaire générale de la politique. A—G. Paris 1873. p. 318 ff. — *J. Dupuit*. Notions générales. — *A. Audiganne*, Economie et perspective.
Karl Braun, Der Krieg und die Eisenbahnen (Vierteljahrsschr. 1871, Bd. 2).
G. Cohn, Artikel: „Geschichte und Bedeutung der Eisenbahnen" (Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Bd. 3, p. 147 ff., Jena 1892).
— — Ueber eine akademische Vorbildung zum höheren Eisenbahnverwaltungsdienste, Zürich 1876.
Dr. *A. L. Crelle*, Einiges allgemein Verständliche über Eisenbahnen, insbesondere als Privat-Unternehmungen. Berlin 1835.
Cucheval-Clarigny, La Grève des Chemins de fer aux États-Unis. (Revue des Deux Mondes, vol. 23, 1877.)
Eduard Engel. Die Umwälzung des Verkehrslebens (Vierteljahrsschr. 1889, Bd. 3).
Ernst Engel, Die Grenzen des Erfindungsgeistes im Transportwesen. (Zeitschr. des Kgl. Preuss. Statist. Bureaus. 4. Jahrg., 1864, p. 113 ff.)
— — Das Zeitalter des Dampfes in technisch-statistischer Beleuchtung, Berlin 1880. Besonders Seite 156 ff.
H. A. Fairbairn. Treatise on the political economy of Railroads. London 1836.
Alfred de Foville. La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales, Paris 1880.
Gomel, Chemins de fer (Say et Chailley „Nouveau Dictionnaire d'Économie Politique, Paris 1891).
Hadley, Railroad Transportation, its History and its Laws, London u. New-York 1886.
Haushofer, Grundzüge des Eisenbahnwesens in seinen ökonomischen, politischen und rechtlichen Beziehungen. Stuttgart 1873.
F. Jacqmin. Les chemins de fer pendant la guerre de 1870—1871.
Julius Jäger, Die Eisenbahnkunde. München u. Leipzig 1887.
Eduard Kafka, Eisenbahn-Angelegenheiten, 1885
C. Karl Karmarsch, Geschichte der Technologie seit der Mitte des 18. Jahrh. (Geschichte der Wissenschaften in Deutschl., Bd. XI, p. 103 ff. München 1872).
Karl Knies. Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen, Braunschweig 1853.
A. Laplaiche. Notions sur les chemins de fer. Paris 1887.
Launhardt. Kommerzielle Tracierung der Verkehrswege. Hannover 1872.
A. v. d. Leyen, „Eisenbahnpolitik" im Handwörterb. der Staatsw., Bd. 3, p. 173 ff., Jena 1892.
— — Die Vertretung der wirtschaftlichen Interessen bei den Eisenbahnen. (Jahrb. für Gesetzg. 1888, p. 1071 ff.)
Dr. *Alexander Lips*, Die Unanwendbarkeit der englischen Eisenbahnen auf Deutschland. Marburg 1833.
Fr. List, Idées sur des reformes économiques, commerciales et financierès applicables à la France (Revue encyclopédique, vol. 49, p. 473 ff., vol. 50, p. 37 ff. Paris, März 1831.
— — Des chemins de fer aux États-Unis (R. E. vol. 52. p. 346 ff., November 1831).
— — Ueber ein sächsisches Eisenbahn-System. Leipzig 1833.
— — „Eisenbahnen" (Staats-Lexikon von Rotteck u. Welcker), 1837.
— — Das Deutsche National-Transport-System in volks- und staatswirtschaftlicher Beziehung. Leipzig 1838. (Dasselbe wie 1837.)
— — Das Deutsche Eisenbahnsystem als Mittel zur Vervollkommnung der Deutschen Industrie. Stuttgart u. Tübingen 1841.
— — Zur Deutschen Eisenbahnfrage 1844 (Fr. List's ges. Schriften von L. Häusser. Stuttgart u. Tübingen 1850).

Fr. Müller, Die Entwickelung der Lokalbahnen in den verschiedenen Ländern (Jahrb. für Gesetzgeb. etc. 1891).
Oldenberg, Die neugeregelte Alters- und Reliktenversorgung der Eisenbahnarbeiter in Preussen, Bayern u. s. w. (Jahrb. für Gesetzgeb. etc. 1889).
A. Platzmann, Einfluss der Verkehrsmittel auf die Landwirtschaft (Landw. Jahrb. v. Dr. Nathusius, Bd. 5. 1876).
Auguste Perdonnet, Notions générales sur les chemins de fer. Paris 1859.
F Perrot, Zur Geschichte des Verkehrswesens etc. (Vierteljahrsschr. 1868, Bd. 1, 2.
Railway Morals and Policy (Edinburgh Review 1854, p. 420 ff.).
F. Reuleaux, Das Buch der Erfindungen, 8. Aufl., Bd. 7, 8. Leipzig 1884.
Roscher, System der Volkswirtschaft, Bd. 3, § 76 ff., 5. Aufl., Leipzig 1887.
Victor Röll, Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens. Wien 1890.
Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. 2. Wien 1878.
— — Artikel: Transport- und Kommunikationswesen in G. Schönbergs Handbuch der Polit. Ökon., 3. Aufl., Bd. 1, p. 497 ff. Tüb. 1890.
H. Schwabe, Beiträge zur Reform der Staatseisenbahnverwaltung Berlin 1889.
Otto Spamers, Illustrirtes Handels-Lexikon, Artikel Eisenbahnen.
R. H. Thurston, Last days of the Steam Engine (The North American Review, vol. 148). New York 1889.
The Great Railway Monopoly (The Quarterly Review 1868, vol. 125, p. 287 ff.).
Ueber Eisenbahnen auf Staatsrechnung. Darmstadt 1836.
Wagner, Finanzwissenschaft, Bd. 3, § 269 ff., Leipzig u. Heidelberg 1883.
M. M. v. Weber, Dr. *Eduard Schmitt*, Schule des Eisenbahnwesens, 3. Aufl. Leipz. 1873.
— — Die Individualisierung und Entwickelbarkeit der Eisenbahnen. Leipzig 1875.
— — Privat- Staats- und Reichsbahnen. Wien 1876.
— — Der staatliche Einfluss auf die Entwickelung der Eisenbahnen minderer Ordnung. Leipzig 1878.

L. Berger (Witten), Der alte Harkort. Leipzig 1890.
J. C. Jeaffreson, The life of Robert Stephenson. 2 vol. London 1864.
Samuel Smiles, The life of George Stephenson. Cent. Edit. London 1881.

2. Die Frage der Konkurrenz im Eisenbahnwesen*).

L. Camphausen, Versuch eines Beitrages zur Eisenbahn-Gesetzgebung. Köln 1838.
Edwin Chadwick, Results of Different Principles of Legislation and Administration in Europe; of Competition for the Field as compared with Competition within the Field of Service (Journal of the Statistical Society of London, vol. 22, p. 381 ff., Sept. 1859).
M. A. Chérot, La concurrence en matière des chemins de fer etc. (Journal des Economistes, Februar 1878, p. 248).
Dorn, Aufgaben der Eisenbahnpolitik. Berlin 1874.
David Hansemann. Die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältnis zum Staat. §§ 54—58, 77, 81, 86—87. Leipzig 1837.
Emanuel Herrmann, Wirtschaftliche Fragen und Probleme der Gegenwart, p. 19 ff. Leipzig 1893.
Theodor Hertzka, Die Verwilderung auf dem Gebiete der Nationalökonomie (Viertelj. 1877, Bd. 1, Seite 120 ff.).
James Hudson, The Railways and the Republic. London 1886.
Julius Jäger, Die Eisenbahnkunde. Leipzig 1887, p. 119.
J. Stephen Jeans, American Railways and British Farmers (The Nineteenth Century, vol. 28, p. 392. 1890.
M. Kirkman, Railway Rates and Government Control. Chicago u. New York 1892.
Les chemins de fer et la concurrence (40 Seiten). Paris 1886.
Dr. *Julius Lehr*, Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol, p. 60 ff. Berlin 1879.
Otto Michaelis, Volkswirtschaftliche Schriften. Berlin 1873.
W. v. Nördling, Die Selbstkosten des Eisenbahntransportes und die Wasserstrassenfrage in Frankreich, Preussen und Oesterreich. Wien 1885.
— — Eisenbahn-Konkurrenz und Eisenbahn-Fusionen in England. Wien 1875. (Auszug aus dem Werke von Ch. de Franqueville, Abschn. VIII.)
F. Perrot, Der Eisenbahn-Aktienschwindel. Rostock 1873. I. Das Konkurrenzprinzip.
La question des chemins de fer au Congrès de Lille (Journal des Economistes, Bd. 37, p. 422 ff., Bd. 38, p. 119 ff. Paris 1875. Besonders p. 433, 119.

---

*) Doch auch die meisten grösseren Untersuchungen über die Eisenbahnfrage wie von *Cohn*, *Foville*, *Picard*, *Reitzenstein*, *Sax*, *Schreiber*, *Wagner* u. A. enthalten bei der Bedeutung dieser Frage Ausführungen über dieselbe.

Dr. *H. Rentzsch*, Handwörterbuch der Volkswirtschaftslehre. Artikel: Eisenbahnen. 2. Aufl. Leipzig 1870.
Emil Richter, Das Transport-Unwesen auf den Staatsbahnen in Deutschland, p. 49 ff. Frankfurt a. M. 1872.
Sympher, Herr v. Nördling und die Konkurrenz von Kanalweg und Eisenbahn (Jahrb. für Gesetzgeb. etc. 1885, p. 1209).
Otto Wolff, Zur Lehre von der Konkurrenz (Viertelj. 1877, Bd. 3, p. 1 ff.).

3. Das Eisenbahntarifwesen *).

M. Léon Aucoc, Les tarifs des chemins de fer et l'autorité de l'état. Paris 1880.
W. *M. Acworth*, The Railways and the Traders. London 1891.
G. Bergmann, Die Eisenbahn-Tariffrage im Deutschen Reiche. Strassburg 1880.
Eduard Engel, Eisenbahnreform. Jena 1888.
J. Grierson, Railway Rates, English and Foreign. London 1886.
Theodor Hertzka, Das Personen-Porto. Wien 1885.
Fritz Krönig, Die Differential-Tarife der Eisenbahnen, ihre Entwickelung, Bedeutung. Berlin 1877.
W. Launhardt, Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen. Berlin 1890.
Dr. *Julius Lehr*, Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol. Berlin 1879.
C. v. Neumann, „Eisenbahntarifwesen" (Handw. d. Staatsw., Bd. 3, p. 200 ff. Jena 1892.
Reitzenstein, Die Gütertarife der Eisenbahnen. Berlin 1870.
— — Ueber einige Verwaltungseinrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands. Berlin 1876.
Emil Sax, Die Berücksichtigung des Güter-Werths bei der Frachtentarifirung der Eisenbahnen (Viertelj. 1873, Bd. 1).
J. F. Schreiber, Das Tarifwesen der Eisenbahnen. Wien 1884.
H. Schwabe, Ueber die Ermässigung der Gütertarife auf den Preussischen Staatseisenbahnen. 1889.
Franz Ulrich, Das Eisenbahntarifwesen u. s. w. Berlin 1886.
— — Die fortschreitende Ermässigung der Eisenbahngütertarife (Jahrb. für Nationalökonomie und Statistik, p. 53. Jena 1891).

4. Die Stellung der Eisenbahnen unter den Verkehrsmitteln.

a) Allgemeines.

Ernst Engel, Die Grenzen des Erfindungsgeistes im Transportwesen (Zeitschr. des Kgl. Preuss. Statist. Bureaus. 4. Jahrg., 1864, p. 113 ff.
Dr. *Wilhelm Götz*, Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. Stuttgart 1888.
F. C. Huber, Die geschichtliche Entwickelung des modernen Verkehrs. Tüb. 1893.
Emil Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Bd. 1. Allgemeiner Teil. Wien 1878.
Gustav Schaefer, Ursprung und Entwickelung der Verkehrsmittel. Dresden 1890.

b) Post und Telegraph.

P. D. Fischer, Artikel: „Post", (Handw. der Staatsw., Bd. 5, p. 176 ff. Jena 1893.
Knies, Der Telegraph als Verkehrsmittel. 1857.
Emil Sax, Post und Telegraph (Die Verkehrsmittel. Bd. 1. Wien 1878).
Gustav Schöttle, Der Telegraph in administrativer u. finanzieller Hinsicht. Stuttg. 1883.
Stephan, Geschichte der Preussischen Post. Berlin 1859.

c) Landstrassen, Flüsse und Kanäle.

Ewald Bellingrath, Studien über Bau und Betriebsweise eines deutschen Kanalnetzes. Berlin 1879.
Ritter von Gerstner, Die innere Kommunikation der Vereinigten Staaten von Nordamerika. (Nach dessen Tode herausg. Wien 1842.)
Carl Heuser, Kanäle und Eisenbahnen in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung. Berl. 1880.
Chr. Mosler, Die Wasserstrassen in den Vereinigten Staaten von Amerika in ihrer kommerziellen und industriellen Bedeutung. Berlin 1877.
W. v. Nördling, Die Selbstkosten des Eisenbahn-Transportes und die Wasserstrassen-Frage in Frankreich, Preussen und Oesterreich. Wien 1885.
Sympher, Herr von Nördling und die Konkurrenz von Kanalweg und Eisenbahn (Jahrb. für Gesetzgeb. etc. 1885, p. 1209).

*) Siehe Anmerkung zu 2.

Berathungen und Beschlüsse des II. Internationalen Binnenschiffahrts-Kongresses, Wien 1886. Wien 1887.
A. Schromm, C. Marchetti, Organisirung des Binnenschiffahrts-Betriebes. Zwei Referate der III. Sektion des Kongresses. Wien 1886.
A. v. Studnitz, Unsere Binnenschiffahrt. Berlin 1882.
Emil Sax, Land- und Wasserwege (Die Verkehrsmittel, Bd. 1. Wien 1878).

d) Luftschiffahrt.

Franz Joseph Pisko, „Die Luftschiffahrt der Neuzeit" (Unsere Zeit, Deutsche Revue der Gegenwart 1885).
Stephan, Weltpost und Luftschiffahrt. Berlin 1874.

II. Das Wesen des Staates, der Volkswirtschaft und ihrer gegenseitigen Beziehungen.

1. Individualisten.

Artikel 2 der Declaration der Rechte (bei Gentz, Politische Abhandl., p. 204).
Buckle, Geschichte der Zivilisation in England. Deutsch von Ruge. 6. Aufl. Leipz. 1881.
W. v. Humboldt, Ideen zu einem Versuch, die Grenzen der Wirksamkeit des Staats zu bestimmen. 1792 (Breslau 1851).
Immanuel Kant, Metaphysische Anfangsgründe der Rechtslehre, p. 159—214. Königsberg 1797.

John St. Mill, Principles of Political Economy 1848. Buch 5, Cap. 1, 8, 10, 11. Deutsch von Soetbeer 1852.
— — On liberty. 3. Aufl. 1864, Cap. 4, 5.
G. de Molinari, Les lois naturelles de l'economie politique. Paris 1886.
— — Notions fondamentales d'économie politique. Paris 1891.
Dr. H. **Rentzsch**, Der Staat und die Volkswirtschaft. Leipzig 1863.
— — Handwörterbuch der Volkswirtschaftslehre. 2. Aufl. Leipzig 1870.
Adam Smith, An inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations, 1776, Buch 5, Cap. I.
Herbert Spencer. The Man versus the State, 1885 (vgl. auch The Contemporary Review 1885).

2. Historische Richtung.

J. K. Bluntschli, Lehre vom Modernen Staat. 6. Aufl. Stuttgart 1886.
— — Geschichte der Neueren Staatswissenschaft (Gesch. der Wissenschaften in Deutschl., Bd. 1), 3. Aufl. 1881.
Burke, Betrachtungen über die französische Revolution. Deutsch von Fr. Gentz. Berlin 1793.
Fr. v. Holtzendorff, Die Prinzipien der Politik. Berlin 1869. (Bei ihm Wiedergabe der Ansichten der Manchesterschule, Hegel, Stahl, Robert v. Mohl, Zachariä, Schulze. Held u. A.) p. 291 über Kommunikationsmittel.
P. Klöppel, Staat und Gesellschaft. Gotha 1887,

Knies, Die politische Oekonomie vom Standpunkte der geschichtlichen Methode. Braunschweig 1853.
R. Mohl, Encyklopädie der Staatswissensch. (Begriff der Politik p. 543), 2. Aufl. 1872.
G. Schönberg, Der Staat und die Volkswirtschaft (Handb. der Polit. Oekonomie, 3. Aufl., Bd. 1, p. 58 ff. Tüb. 1890.

G. Cohn, Die heutige Nationalökonomie in England und Amerika (Jahrb. für Gesetzg. etc., 1889).
— — The History and Present State of Political Economy in Germany (The Fortnightly Rev. 1873, p. 337 ff.).
F. X. Funk, Die Auffassung des Begriffes der Polizei im vorigen Jahrhundert (Zeitschr. für die ges. Staatswiss. 1863, vol. 19, p. 490 ff., 1864, vol. 20, p. 320 ff.).
Roscher, Geschichte der Nationalökonomie in Deutschland (Gesch. der Wissensch. in Deutschl., Bd. 14, 1874).

3. Vermittelnde Anschauungen.

H. Ahrens, Das Naturrecht oder die Rechtsphilosophie (deutsch nach 2. Aufl.), p. 115, 124, 204. Braunschweig 1846.
Friedrich Bülau, Der Staat und sein Recht. Leipzig 1846. (Zeitfragen aus dem Gebiete der Politik und Volkswirtschaft.)

Escher, Handbuch der praktischen Politik. Leipzig 1863. (Ansichten von Schmitthenner, Savigny, Dahlmann, Bülau, Eisenhart, Frantz über das Wesen des Staates, p. 22 ff).
C. Frantz, Vorschule zur Physiologie der Staaten. Berlin 1857.
Joseph von Held, Grundzüge des Allgemeinen Staatsrechts. § 209, 222. Leipzig 1868.
Emile de Laveleye, The State versus the Man (The Contemporary Review 1885).
Friedrich Murhard, Der Zweck des Staats. Göttingen 1832.
Röder, Grundzüge des Naturrechts oder der Rechtsphilosophie, 2. Aufl. 1860, p. 232.
Johann Joseph Rossbach, Die Perioden der Rechts-Philosophie, p. 265. Regensburg 1842.
Friedrich Schmitthenner, Zwölf Bücher vom Staate. 2. Aufl. Giessen 1839 (p. 541 über Eisenbahnen).
Hermann Schulze, Einleitung in das Deutsche Staatsrecht. p. 125 ff. Leipz. 1865.
Henry Sidgwick, The Elements of Politics. Cap. XIV, XIX. London 1891. (Ueber Eisenbahnen p. 334.)
Lorenz Stein, Die Verwaltungslehre. Teil 7, Abt. 3, p. 13. Leipz. 1868.
Adolph Wagner, Rede über die soziale Frage 1872.
— — Der Staat, volkswirtschaftlich betrachtet. Grundlegung. Teil 1, Bd. 2, p. 870 ff. Leipzig 1893.
Georg Waitz, Grundzüge der Politik. Kiel 1862.
Heinrich Albert Zacharia, Deutsches Staats- und Bundesrecht. Göttingen 1853.

Karl Dietzel, Die Volkswirtschaft und ihr Verhältnis zu Gesellschaft und Staat. Frankfurt 1864.
Hermann, Staatswirtschaftliche Untersuchungen (1. Aufl. 1332), 2. nach dem Tode ersch. Aufl., München 1870, p. 71 ff.
A. Lange, Die Volkswirtschaft und die Dogmatik des Egoismus (Geschichte des Materialismus, p. 453 ff Iserlohn 1876).
Schüz, Ueber das Prinzip der Ordnung in der Volkswirtschaft (Zeitschr. für die gesamte Staatsw. Tübingen 1845. Bd. 2).
— — Das sittliche Moment in der Volkswirtschaft (Zeitschr. f. die gesamte Staatsw. Tübingen 1844, Bd. 1).

III. Die Entwickelung der Ansichten über die Frage der Eisenbahnpolitik.

1. Anhänger des Privatbahnsystems.

a) Für Konkurrenz und volle Freiheit*).

M. W. Acworth, The Railways of Scotland. London 1890.
Karl Julius Bergius, Grundsätze der Finanzwissenschaft u. s. w. § 23, 1871.
F. Boas, Noch ein Wort zur Eisenbahnfrage (Viertelj. 1877, p. 27 ff.)
Bülau, Handbuch der Staatswirtschaftslehre, § 69. p. 360. Leipzig 1835
— — Zeitfragen aus dem Gebiet der Politik. 1846.
Charles Dunoyer, De la liberté du travail. Buch 8, Cap. 3: De la liberté de l'industrie voiturière, p. 191 ff. Paris 1845.
Julius Faucher, Der Plan einer Erwerbung sämtlicher Eisenbahnen in Deutschland durch das Reich (Vierteljahrschr. 1876, p 77 ff.).
H. A. Fairbairn, Treatise on the political economy of Railroads. London 1836.
George Findlay, The Working and Management of an English Railway. London 1891.
Emanuel Herrmann, Wirtschaftliche Fragen und Probleme der Gegenwart. Leipzig 1893.
F. Jacqmin, De l'exploitation des chemins de fer. Paris 1868.
Otto Michaelis, Volkswirtschaftliche Schriften. Bd. 1. Eisenbahnfragen. Berlin 1873.
1. Die Haftungspflicht und das natürliche Monopol der Eisenbahnen (Vierteljahrschr. f. Volkswirtsch. u. Kulturgesch., Bd. 2. Juni 1863.
2. Die Differentialtarife der Eisenbahnen. Febr. 1864 (1864 Bd. 1).
3. Die Frachtrabatte der Eisenbahnen.
4. Eisenbahnaktionäre und Eisenbahninteressenten. (1864 Bd. 2).
5. Die Eisenbahnen und die Expropriation. Sept. 1865.
Magnus Graf v. Moltke, Ueber die Einnahmequellen des Staates. p. 50. Hamburg 1846.
Auguste Perdonnet, Notions générales sur les chemins de fer. Paris 1859, p. 1859.
M. Raudot, De la décadence de la France, p. 65. Système de travaux publics. Ch. III, §§ 2 7. Paris 1850.
— — De la grandeur possible de la France. 1851. Deutsch von Bergius 1852.
Jules Simon, La liberté. 2. Aufl. Paris 1859.
A. v. Studnitz, Volkswirtschaftliche Korrespondenzen. Paris, Ende August 1877. (Vierteljahrschr. 1877, p. 186).

---

*) Siehe auch p. XI.

b) Anerkennung des Monopolcharakters, für staatliche Aufsicht.

Dudley Baxter, Railway Extension and its Results (Journal of the Statistical Society of London. vol 29, p. 549 ff. London 1866).
John M. Bonham, Railway Secrecy and Trusts. Questions of the Day Series. New York 1890.
M. G. Cavaignac, Note sur les rapports de l'État avec les compagnies de chemins de fer en Angleterre (Annales des ponts et chaussées, Bd. 18, p. 106. Paris 1879).
W. D. Dabney, The Public Regulation of Railways (Questions of the Day Nr. LX. London u. New York 1889).
J. H. Farrer, The state in its relation to trade. Ch. X, p. 87, Ch. XII, p. 109 ff. London 1883.
Joseph Garnier, Traité d'économie politique sociale ou industrielle. 7. Aufl. § 237. Paris 1873 (für Tarifmaxima p. 324).
**W. S. Jevons*, The Railways and the State. London 1874.
Max v. Kübeck, Die Selbstkosten des Eisenbahnbaues und Betriebes. Vierteljahrschr. 1876, Bd. 1, p. 56 ff.
Dionysius Lardner, Railway Economy. Ch. XXII. Relations of the Railways to the State, p. 503. London 1850.
Leroy-Beaulieu, Traité de la Science Des Finances. 2. Aufl., Bd. 1, p. 94 ff. Paris 1879.
J. R. Mc Culloch, The principles of Political Economy. 5. Aufl. 1864.
John Stuart Mill, Principles of Political Economy, 2 vol. Buch 5, Cap. XI, § 11, p. 530. London 1848.
The Great Railway Monopoly (The Quarterly Review 1868, vol. 125).
Joseph Nimmo Jr., The Railroad Problem, p. 34. Washington, Oktober 1881.
G. R. Porter, The Progress of the Nation in its various social and Economical Relations, Bd. 2, Cap. V, p. 70 London 1838.
P. J. Proudhon (Oeuvres complètes Tome XII), Des réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer. Paris 1868.
Railway Reform (The Quarterly Review, vol. 74, 1844).
Sidgwick, The Principles of Political Economy, p. 446—449. London 1883.
A. B. Stickney, The Railway Problem. St. Paul, Minn. 1891.
Frederic Taylor, National Control of Railways („The Forum", New York, Mai 1888).
G. v. Unruh, Die Erwerbung der deutschen Eisenbahnen durch das Reich (Die Gegenwart 1876. Nr. 5).
Max Wirth, Grundzüge der Nationalökonomie, Bd. 2, p. 202. Köln 1859.

2. Anhänger des Staatsbahnsystems.

**Robert Benson*. The Amalgamation of Railway Companies, or the Alternative of their Purchase by the State considered. London 1872 (citiert in The Quarterly Review, vol. 134, London 1873).
v. Bülow-Cummerow, Preussen, seine Verfassung, seine Verwaltung, sein Verhältnis zu Deutschland, p. 308. Berlin 1842.
— — Politische und finanzielle Abhandlungen. p. 167 ff. Berlin 1844.
v. Cancrin, Die Oekonomie der menschlichen Gesellschaften und das Finanzwesen. p. 95 ff. Stuttgart 1845.
Farrer, Industrial Monopolies (The Quarterly Review, vol. 131, p. 461 ff. 1871.).
W. Galt, Railway Reform: its expediency and practicability, 2. Aufl., London 1843 (Kritik: The Quarterly Review 1844).
— — Purchase of the Railways by the State (The Fortnightly Rev., vol. 20, 1873, p. 557 ff.).
Hannsen, Recension der Schrift von Moltke „Ueber die Einnahmequellen des Staates" (H. Rau: Archiv der politischen Oekonomie und Polizeiwissenschaft. Heidelberg 1846, p. 347).
— — Ueber Eisenbahnen auf Staatsrechnung. Darmstadt 1836.
F. B. W. Hermann, Jahrbücher für wissenschaftliche Kritik. Berlin, Juli 1837.
W. Kosegarten, Geschichtliche und systematische Uebersicht der National-Oekonomie, p. 293, Wien 1856.
F. Keddell, The Nationalisation of our Railway System, its Justice and Advantages (London, the Modern Press 13 Paternoster Road E. C. 1890).
Das Kommunistische Manifest, Abschn. 6 (abgedr. Sozialdem. Bibliothek 33, 5. Aufl., p. 24. Berlin 1891).
S. Laing, State Control (Fortnightly Review, April 1886).
v. d. Leyen, Die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preussen (Jahrb. für Gesetzg., 1883, p. 461 ff.).
v. d. Leyen, Die Erträge des Eisenbahnen und der Staatshaushalt (Jahrb. f. Gesetzg., 1892, p. 995 ff.).
Biddulph Martin, Notes on the Purchase of the Railways by the State (Journal Statist. Soc., vol. 36, 1873).

C. F. Nebenius, Der deutsche Zollverein, sein System und seine Zukunft (p. 137, 178) 1835.
J. Parsloe, The Railway Problem (Fortnightly Review, April 1886).
F. Perrot, Der Eisenbahn-Aktienschwindel. Rostock 1873.
**Josiah Quincy*, The Railway System of Massachusetts. Boston 1866 (citiert als Anhänger von Staatsbahnen bei Adams. „The Railroad System" (The North American Review, vol. 104, p. 476 ff. Boston 1867. *Adams* gegen Verstaatlichung p 508 ff.).
Railways and the State (The Quarterly Review. vol. 134, p. 369 ff. 1873.
Karl Heinrich Rau, Grundsätze der Volkswirtschaftspolitik, 4. Ausgabe. Bd. 2, Abt. 2, The Great Railway Monopoly. The Quarterly Review, 1868, vol. 125, p. 287 ff. Heidelberg 1857. § 258 ff.
v. Thünen, Der isolierte Staat. 2. Aufl. p. 82, 83. Rostock 1842.
Umpfenbach, Lehrbuch der Finanzwissenschaft, § 37—39. Erlangen 1859/60.
W. L. Volz, Die Behandlung des Eisenbahn-Bauwesens im Grossherzogtum Baden (Zeitschrift für die ges. Staatswiss. 1844, p. 83).
— — Staats-Aktien-Eisenbahnen zur Beseitigung von wichtigeren Privat-Eisenbahnen (Zeitschr. für die gesamte Staatswiss., 1845, Bd. 2, p. 633 ff.)
Adolph Wagner, Finanzwissenschaft, 3. Aufl., Bd. 1, p. 661 ff. 1884.
— — Rodbertus-Jagetzow über den Normalarbeitstag (Zeitschr. für die ges. Staatswiss., 34. Bd., p. 359, Tüb. 1878).
— — Ueber die Verstaatlichung der Eisenbahnen. Berlin 1883.
Charles Waring, State Purchase of Railways. London 1887.
E. Wiss, Das Reichseisenbahngesetz und die wirtschaftlichen Interessen Deutschlands (Vierteljahrsschr. 1876, Bd. 3, p. 1 ff).
v. Werner, Erörterung der Frage: ob die württembergischen Eisenbahnen vom Staate oder von Privaten zu bauen seien? (Zeitschr. f. d. ges. Staatsw. 1844, p. 673).

3. Historische Richtung.

Ch. Francis Adams Jr., Railroads. Their origin and Problems. New York 1878.
M. Arzberger, Eisenbahnen als Staats- und als Gesellschafts-Unternehmungen. Hamburg 1842.
Léon Aucoc, Ueber die zur Entwickelung des Französischen Eisenbahn-Netzes angewandten Mittel. Deutsch von Nördling. Wien 1875.
— — Conférences sur l'administration et le droit administratif (1. Aufl. 1869), 2. Aufl. 1878.
Gustav Cohn, Der Staat und die Eisenbahnen (Jahrb. für Nat. und Statistik, Bd. 33, 1879: Volkswirtsch. Aufsätze, 1882, p. 51 ff.
— — Erörterungen über die finanzielle Behandlung der Verkehrsanstalten (Schmoller 1886, p. 645), auch nationalökonom. Studien VII, Stuttgart 1886.
— — System der Finanzwissenschaft. Stuttgart 1889, p. 615 ff.
— — Streitfragen der Eisenbahn-Politik (Deutsche Zeit- und Streitfragen 1874).
— — Untersuchungen über die englischen Eisenbahnpolitik. Leipzig 1874/75.
Ch. de Franqueville, Du régime des travaux publics en Angleterre. Paris 1875, 2. Aufl.
Joh. Carl Glaser, Artikel: Eisenbahnen (Deutsches Staats-Wörterbuch v. Bluntschli u. K. Brater, 3. Bd., p. 372 ff. Stuttgart u. Leipzig 1858.
Karl Knies, Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen. Braunschweig 1853.
P. Klöppel, Staat und Gesellschaft. Gotha 1887, p. 423 ff.
Robert v. Mohl, Die Polizei-Wissenschaft nach den Grundsätzen des Rechtsstaates. 3. Aufl, Tüb. 1866, Bd. 2, § 175, p. 414 ff.
— — Encyclopädie der Staatswissenschaften, 2. Aufl. 1872. p. 693, 694.
M. M. v. Weber, Nationalität und Eisenbahn-Politik. Wien 1876.
— — Welches Eisenbahnsystem entspricht am meisten den Verhältnissen Oesterreichs? Wien 1877.

4. Vermittelnde Ansichten.

Rudolf Gneist, Das englische Verwaltungsrecht der Gegenwart in Vergleichung mit den Deutschen Verwaltungssystemen. Teil II, § 140, 142, p. 941 ff. Berl. 1883/84.
Reyscher, Die Rechte des Staats an den Eisenbahnen (Zeitschr. f. Deutsches Recht etc. v. Beseler Bd. 13, p. 243 ff. Tüb. 1852).
H. Roesler, Das soziale Verwaltungsrecht. Bd. 2, Abschn. IV, § 419—431. 1872.
— — Ueber die Gesetzmässigkeit der volkswirtschaftlichen Erscheinungen, § 49 (Annalen des Deutschen Reichs 1875).
W. Roscher, System der Volkswirtschaft. Bd. 3 die Nationalökonomik des Handels und Gewerbfleisses enthaltend. Cap. 11, § 83—86. Leipzig 1881.
— — Bd. 4. Abt. 1 die Finanzwissenschaft enthaltend. Cap. 6, § 28.
Emil Sax, Die Verkehrsmittel etc. Bd. 2. Wien 1878.
Schäffle, Das gesellschaftl. System der menschlichen Wirtschaft. 3. Aufl., Bd. 2, 1873.
— — Bau und Leben des socialen Körpers, Bd. 3, Tübingen 1878.

*Lorenz v. Stein, Die Selbstverwaltung der Eisenbahnen (Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungarischen Monarchie 1874, Nr. 74–91).
— — Lehrbuch der Finanzwissensch., 5. Aufl., Bd. 2, p. 238 ff. Leipzig 1885.
— — Die Verwaltungslehre. 1868.
— — Handbuch der Verwaltungslehre. 3. Aufl. Stuttgart 1887/88. — Teil 2: Das Verwaltungssystem des persönlichen und des wirtschaftlichen Lebens, p. 381.
Ad. Wagner, Das Eisenbahnwesen als Glied des Verkehrswesens, insbes. die Staatsbahnen (Separatabdr. der 2. Aufl. des 1. Bds. der Finanzw.) Leipzig 1877.
— — Finanzwissensch. 1893, 3. Aufl., § 278 ff.

IV. Die Geschichte der Eisenbahnen und der Eisenbahnpolitik.

1. Uebersicht über die Entwickelung in mehreren Staaten.

Charles Francis Adams Jr., Railroads, their origin and problems. New York 1878.
Archiv für Eisenbahnwesen. passim.
Léon Aucoc, Conférences sur l'Administration et le Droit Administratif, 2. Aufl., Bd. 3. 1883.
**Audiganne*, Les chemins de fer d'aujourd' hui et dans cent ans 1858–1862.
Theodor Haberer, Geschichte des Eisenbahnwesens (Bibl. des Eisenbahnwesens, Bd. 1. Wien 1884 (Deutschland und Oesterreich-Ungarn).
Arthur J. Hadley, Railroad transportation, its history and its laws. London u. New York 1885/86.
Hauchecorne, Statistische Uebersichten der im Jahre 1861 in Betrieb gewesenen Eisenbahnen. Köln 1863.
J. S. Jeans, Railway Problems. (Cap. XXII Colonial Railways.) London 1887.
v. d. Leyen, Artikel „Eisenbahnpolitik" (Handw. der Staatsw., Bd. 3, p. 182 ff. Jena 1892.
Octave Noël, Les chemins de fer en France et à l'Etranger. Paris 1887.
Dr. *F. X. v. Neumann-Spallart*, Uebersichten der Weltwirtschaft, Jahrgang 1883–84. Stuttgart 1887.
G. Stürmer, Geschichte der Eisenbahnen. Bromberg 1872–76.
Adolph Wagner, Finanzwissenschaft, 3. Aufl. 1886, Bd. 1, p. 705–720.

2. Die Entwickelung in den einzelnen Staaten.

a) Grossbritannien.

W. M. Acworth, The Railways of England. London 1889.
— — The Railways of Scotland. London 1890.
Dudley Baxter, Railways Extension and its Results (Journal of the Statistical Society of London, vol. XXIX. London 1866).
Gustav Cohn, Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik. Leipzig 1874/75. Bd. 1: Die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung in England; Bd. 2: Zur Beurteilung der englischen Eisenbahnpolitik.
— — Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre. Leipzig 1883 (Archiv für Eisenbahnwesen, 1884)
— — Die Arbeitszeit der englischen Eisenbahnbediensteten (Archiv für Eisenbahnwesen 1892).
George Findlay, The Working and Management of an English Railway. London 1891.
John Francis, A history of the English Railway 1824–1845. London 1847.
Ch. de Franqueville, Du régime des travaux publics en Angleterre (Paris 1874), 2. Aufl. Paris 1875.
Gustav Kemmann, Der Verkehr Londons mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen. Berlin 1892.
Alfred Mange, Les Tarifs Anglais et l'Application du Railway and Canal Traffic Act de 1888 (Journal des Economistes, Mai 1893).
Parsloe, The Railway Problem (The Fortnightly Review, April 1886).
H. Schwabe, Ueber das Englische Eisenbahnwesen. Berlin 1871.

b) Englische Kolonien.

1) Verschiedene.

E. Avalle, Notices sur les Colonies Anglaises, p. 100 ff. Paris 1883.

2) Indien.

John Bourne, Railways of India. London 1848.
Gustav Cohn, Die englische Eisenbahnpolitik in Ostindien (Archiv für Eisenbahnwesen 1886).
Danvers, Report to the Secretary of State for India in Council on Railways in India for the year 1867—1868 (The Quarterly Review, vol. 125, London 1868).
Indian Railways (The Quarterly Review, 1868, vol. 125).
Kupka, Die Eisenbahnen Britisch-Indiens und seine Bodenerzeugnisse (Archiv für Eisenbahnwesen, 1885).
Railways in India. Their Dresent State and Prospects. 2. Aufl. London 1855.
William Thomas Thornton, Indian Public Works. London 1875.

3) Canada.

Joseph Nimmo Jr., Reciprocity of Transportation Facilities between the United States and the Dominion of Canada. Washington 1884.
Pieck, Die Eisenbahnen in Canada (Archiv für Eisenbahnwesen, 1890).

c) Vereinigte Staaten von Nordamerika.

Ch. Francis Adams Jr. The Railroad System (North American Review 1867).
— — Railway Problems in 1869 (North American Review 1870).
— — The Granger Movement (North American Review 1875).
— — The Railroad Problem (North American Review 1875).
E. P. Alexander, Railway Practice, New York 1887.
P. F. Aschrott, Die amerikanischen Eisenbahnen und das neue Eisenbahngesetz in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika (Jahrbuch für Gesetzgebung etc., 1889, p. 1421 ff.).
John M. Bonham, Railway Secrecy and Trusts (Question of the Day Series. New York u. London 1890).
J. Brosius, Erinnerung an die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Wiesbaden 1885.
Henry Clews, Legislative Injustice to Railways (The North American Review, vol. 148, p. 319 ff. New York 1889).
Greene, Railroad Stock-Watering (Pol. Sc. Quarterly vol. VI 1891, p. 474 ff.).
J. A. Hill (Philadelphia), Das „Interstate Commerce“ Gesetz in den Vereinigten Staaten (Jahrb. für Nationalök. und Statistik, vol. 59. p. 737 ff., Jena 1892. vol. 60, p. 363 ff., Jena 1893.
J. Stephen Jeans, American Railways and British Farmers (The Nineteenth Century, vol. 28, p. 392 ff. 1890.
P. F. Kupka, Die Verkehrsmittel in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Leipzig 1883.
v. d. Leyen, Die nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirtschaftlichen und politischen Beziehungen. Leipzig 1885.
— — Die neueste Eisenbahngesetzgebung in den Vereinigten Staaten von Amerika (Preuss. Jahrb. 1887, p. 59 ff.).
— — Die Eisenbahngütertarife und die Privatbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika (Preuss. Jahrb. 1880, p. 45 ff.).
— — Die Finanz- u. Verkehrspolitik d. nordamerikanisch. Eisenbahnen. Berlin 1894.
Joseph Nimmo Jr., The Railroad Problem. Washington 1881.
John R. Dos Passos, The Interstate Commerce Act, an Analysis of its Provisions. New York 1887.
Carl Pollitz, Reise durch die Vereinigten Staaten von Nordamerika. Frankfurt a. M. 1884.
The Railways of America. By Various Writers. London 1890.
Seligmann. Railway Tariffs and the Interstate Commerce Law (Political Science Quarterly, Juni 1887 p. 223, 369 ff.).
H. Semler, Die wahre Bedeutung und die wirklichen Ursachen der nordamerikanischen Konkurrenz, Cap. VI: Das Eisenbahnwesen. Wismar 1881.
A. B. Stickney, The Railway Problem. St. Paul, Minn. 1891.
A. G. Warner, Railroad Problems in the West (Pol. Sc. Q. vol. VI, 1891, p. 66 ff.).

d) Frankreich.

Léon Aucoc, Ueber die zur Entwickelung des Französischen Eisenbahn-Netzes angewandten Mittel. Uebers. von W. v. Nördling. Wien 1875.
Georg Alexander (Herzog von Mecklenburg-Strelitz), Grundzüge der französischen Eisenbahnpolitik (Dissert. Leipzig 1883).
Charles Lavollée, Les chemins de fer de l'Etat (Revue des Deux Mondes, vol. 60, p. 410, 1883).

Charles Lavollée, Les chemins de fer et le Budget (R. des Deux M., vol. 55; p. 857 ff., 1883).
v. Leber, Das Eisenbahnwesen in Frankreich zur Zeit der Pariser Weltausstellung im Jahre 1878. Wien 1880.
v. d. Leyen, Die Eisenbahnen in Frankreich (Preuss. Jahrb. Bd. XL, 1877).
— — Die neuen Verträge der französischen Regierung mit den sechs Eisenbahngesellschaften (Jahrb. für Gesetzg. etc. 1884).
— — Die Eisenbahnpolitik des französ. Ministers Freycinet (Preuss. Jahrb. XLII, 1878, p. 160 ff.).
Octave Noël, Les chemins de fer en France et à l'Etranger. Paris 1887.
Alfred Picard, Les chemins de fer Français, 6 vol. Paris 1884/85.
— — Traité des chemins de fer etc. 4 vol. Paris 1887.

e) Deutschland und Deutsche Staaten.

G. Cohn, Die Anfänge des Deutschen Eisenbahnwesens (Zeitschr. für die gesamte Staatswissenschaft 1891).
Fischer, Die Verkehrsanstalten des Reichs (Jahrb. für Gesetzg. und Rechtspflege, Bd. 2 1873, Bd. 4 1876.
Dr. *Rudolf Hagen*, Die erste deutsche Eisenbahn mit Dampfbetrieb zwischen Nürnberg und Fürth (Gedenkschrift zum 7. Nov. 1885. Nürnberg 1886).
A. Held, Der Uebergang der deutschen Bahnen an das Reich (Landw. Jahrb. von Dr. Nathusius, Bd. 5, 1876).
Schramm, Grundzüge deutscher Eisenbahnpolitik, 1877.
Schmeidler, Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens. Leipzig 1871.
Zehn Jahre preussisch-deutscher Eisenbahnpolitik. Leipzig 1876.

1) Preussen.

Gleim, Zum 3. November 1888 (Archiv für Eisenbahnwesen 1888).
— — Das Gesetz der Kleinbahnen 1892.
A. v. d. Leyen, Die Durchführung des Staatsbahnsystems in Preussen (Jahrb. für Gesetzg. 1883, p. 461).
Schreiber, Die Preussischen Eisenbahnen und ihr Verhältniss zum Staat 1834—1874. Berlin 1874.
*Unsere Staatseisenbahnen, wie sie sind und wie sie sein sollten. Berlin 1892. (Kritik in Zeitschr. für ges. Staatsw. Heft 2. Tübingen 1893.)

2) Bayern.

Kosmus Lutz, Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheins. Leipzig 1883.

3) Sachsen.

Ulbricht, Geschichte der kgl. sächsischen Staatseisenbahnen. Dresden 1889.

4) Württemberg.

Dr. *Oscar Fraas*, Württembergs Eisenbahnen u. s. w. Stuttgart 1880.
G. v. Morlok, Die königl. württemb. Staatseisenbahnen 1890.

5) Baden.

Regenauer, Der Staatshaushalt des Grossherzogtums Baden, 1863, p. 651 ff.

6) Hannover.

W. *Lehzen*, Hannovers Staatshaushalt. Hannover 1853/54.

7) Oldenburg.

Die Entstehung und Entwickelung der Eisenbahnen im Grossherzogtum Oldenburg bis 1878. Oldenburg 1878.

f) Oesterreich-Ungarn.

Joseph Kaizl, Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Oesterreich. Leipzig 1885.
Dr. A. Neményi, Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Ungarn. Leipzig 1890.

g) Italien.

G. Bernardi, Das italienische Eisenbahnwesen (Jahrb. für Gesetzg. etc., 1880, p. 415 ff.).
Louis Luzzati, Le régime de fer en Italie (Journal des Economistes, 1875, p. 484 ff.).

h) Russland.

O. Heyfelder, Transkaspien und seine Eisenbahn. Hannover 1888.
Oldenberg, Der Eisenbahnbau in Russland (Jahrb. für Gesetzg., 1889).

i) Orient.

Paul Dehn, Deutschland und die Orientbahnen (Jahrb. für Gesetzg. etc., 1885, p. 423).

k) Niederlande.

M. Albert Jacqmin, Étude sur les chemins de fer des Pays-Bas. Paris 1882.

l) Schweiz.

**Geigy*, Erörterungen über das Schweizerische Eisenbahnwesen. Basel 1874.
Dr. **Karl Geiser**, Vierzig Jahre Bernischer Eisenbahnpolitik, Bern 1892.
G. Stoll, Zur Ehrenrettung des Privatbahn-Systems der Schweiz (Schweizer Zeitfragen 1888).
L. E. Trommer, Das Gotthardbahn-Unternehmen (Jahrb. für Gesetzg. etc. 1881).
Gustav Vogt, Schweizerische Studien über Eisenbahnwesen (Deutsche Vierteljahrschrift 1859).
— — Was nun? Ein Beitrag zur Lösung der Eisenbahnfrage (Schweizer Zeitfragen Nr. 22. Zürich 1891).
A. G. W., Ist der Rückkauf unserer Eisenbahnen zur Zeit praktikabel und wünschenswert? Zürich 1887.
*Schweizer Zeitfragen Nr. 1, 2, 4, 5, 15, 16, 17.

m) Andere Staaten.

v. d. Leyen, a. a. O., p. 182 ff. Hinweis auf Australien. p. 197.
Wagner, a. a. O., p. 705 ff. Australien nicht erwähnt.

Nachtrag zu I, 3.

Franz Ulrich, Staffeltarife und Wasserstrassen, Berlin 1894.

Nachtrag zu II.

4. Sozialisten.

Bebel, Die Frau und der Sozialismus, 9. Aufl., Stuttgart 1891, p. 261.
Engels, Der Ursprung der Familie, des Privateigentums und des Staates, Hottingen-Zürich 1884, p. 72, 135 ff.
Morgan, Ancient Society etc., London 1877.

Litteratur und Quellen

zur Kenntnis

Australiens.

1. Reisebeschreibungen, persönliche Eindrücke.
2. Geographie.
3. Geschichte.
4. Statistik.
5. Biographisches, Bevölkerung.
6. Landwirtschaft.
7. Landesvertheidigung.
8. Eisenbahnen.
9. Verfassung und Verwaltung Grossbritanniens und der australischen Kolonien.
10. Nationalökonomische Gesetzgebung.
    - a) Allgemeines.
    - b) Die soziale Frage und der achtstündige Arbeitstag.
    - c) Die Landgesetzgebung.
    - d) Gesetzgebung auf anderen Wirtschaftsgebieten.
    - e) Die Staatsfinanzen.

Werke, die mit einem * bezeichnet sind, waren mir nicht zugänglich, sind jedoch als für den Gegenstand von Bedeutung bei Anderen zitiert.

Nach Möglichkeit sind Wiederholungen vermieden worden.

1. Reisebeschreibungen, persönliche Eindrücke.

Karl Arndt, „Australien, seine Urbewohner, seine Strafkolonien und seine Heerden" (Vierteljahrsschr. 1863, Bd. 4).
Beauvoir, Voyage autour du monde, vol. I Australie, 4. Aufl., Paris 1870.
Lord Brassey, „Recent Impressions in Australia". Proceedings of the Royal Colonial Institute. vol. 19. London 1888.
Lord Carrington (Gov. of N. S W.), „Australia as I saw it". Proc. R. Col. Inst. vol. 22, London 1891.
R. W. Dale, Impressions of Australia. London 1889 (auch The Contemponary Review, November, Dezember 1888, Februar, März, April 1889).
Charles Dilke, Greater Britain, 1. Aufl. 1869. 8. Auflage, London 1885.
Anrep-Elmpt, Australien. Eine Reise durch den ganzen Welttheil, Leipzig 1886.
Harold Finch-Hatton, Advance, Australia! London 1885.
J. A. Froude, Oceana; or England and her Colonies. London 1886.
Sir Arthur Hodgson, Australia Revisited 1874—89, Proc. R. C. Inst., vol. 19. Lond. 1890.
Alexander Graf v. Hübner, Durch das Britische Reich, 2. Auflage, Leipzig 1891 (Victoria, p. 123—133).
Earl of Meath, A Britishers Impressions of America and Australasia (The Nineteenth Century, März 1893, vol. 193).
Emile Montégut, L'Australie d'après les récents voyageurs (Revue des Deux Mondes, Paris 1877, vol. 22, p. 72 ff., 617 ff., 866 ff)
Sir Henry Parkes, Fifty Years in the Making of Australian History, London 1892.
M. Royce, Reflections after a Wandering Life in Australasia. London 1889.
Georg Seelhorst, Australien in seinen Weltausstellungsjahren 1879—81. Augsburg 1882. (Victoria p. 110 ff.)

2. Geographie.

The Four Colonies of Australia; their Geography etc. London 1855.
Outlines of the Political and Physical Geography of Australia, London 1876.
W. v. Blandowski, Personal Observations in Victoria, Melbourne 1855.
G. A. v. Klöden, Handbuch der Erdkunde. Bd. 3. 1862 (Victoria p. 372 ff.)
A. Daniel, Handbuch der Geographie, Erster Teil Cap. IV: Australien p. 876 ff. (Victoria p. 898 ff.). 3. Aufl., Leipzig 1870.
R. v. Lendenfeld, Australische Reise, Innsbruck 1892.
Meinicke, Australien. Stein's Handbuch der Geographie und Statistik. 7. Aufl. p. 357 ff. Leipzig 1866.
George Ranken. The Federal Geography of British Australasia, Sydney 1891.
Élisée Reclus, Nouvelle géographie universelle, Paris 1889, Bd. 14, Ch. VIII, (Victoria p. 803 ff)
Eduard Suess, Das Antlitz der Erde, 2 Bde., 1885—88, Band 2, Abschn. 3, p. 181 ff. (Im Anhange Litteratur über Geologie Australiens.)
G. J. Symons, Climates of the Various British Colonies, Proc. R. C. Inst., vol. 8, 1877.
Alfred R. Wallace, Australasia. Stanford's Compendium of Geography and Travel, 3. Auflage, London 1883 (Victoria, Capitel VIII, p 165 ff).

Andrew Garran, Picturesque Atlas of Australasia 1891.
Philip, Atlas of the British Empire 1868.

3. Geschichte.

James Bonwick, First twenty years of Australia, London 1882.
Marcus Clarke, History of tne Continent of Australia and Tasmania 1787—1870 for the use of Schools, Melbourne 1877.
J. Fairfax & Sons., Australia, The Origin and Progress of Settlement, Sydney 1888.
Ernest Favenc, The History of Australian Exploration 1788—1888, Sydney 1888.

William Hughes, The Australian Colonies, Their Origin and Present Condition. London 1852 (Victoria Capitel XIV).
H. W. Huntington, The History of Australasia or our first Century, Newcastle 1888.
Robert Montgomery Martin, History of Austral-Asia. London 1836.
Richard Oberländer (vorher *F. Christmann*), Australien, Geschichte der Entdeckung und Kolonisation. 2. Aufl., Leipzig 1880.
G. W. Rusden. History of Australia. 3 vol., London 1883, Band 1 bis 1825, Band 2 bis 1851, Band 3 bis 1883.
Anthony Trollope. Australia and New Zealand. London 1873. 2 vol. (Victoria vol. I, p. 351—515).
William Westgarth, Australia its Rise, Progress and Present Condition, Edinburgh 1861 (Victoria p. 183—213).
— — Half a Century of Australasian progress, London 1889.

4. Statistik.

E. Avalle. Notices sur les Colonies Anglaises, Paris 1883 (Victoria p. 442 ff.)
T. A. Coghlan. A Statistical Account of the Seven Colonies of Australasia, Sydney 1892.
Fairfax. The Colonies of Australia 1852.
H. H. Hayter, Australian Statistics for the year.
William Hughes, The Australian colonies. London 1852.
F. Journet, L'Australie, description du pays etc. Paris 1885.
Dr. *Carl Emil Jung*, Australien und Neuseeland. Leipzig 1879.
Wilhelm Kirchner, Australien und seine Vorteile für Auswanderer, Frankfurt a. M. 1850.
F. Lancelott, Australia as it is: its Settlements, Farms and Gold Fields, London 1852, 2 vol.
Ranken, The dominion of Australia. London 1874.
T. Richards, Statistical return, showing the relative positions and aggregate importance of the Australian Colonies, Sydney 1880.
Th. H. Ward. The reign of Queen Victoria, a survey of 50 years of progress, London 1887.
Williams illustrated Australian Annual, Melbourne 1870—1880.
The Australian Handbook (Gordon & Gotch.) for 1890 (21th year).
The Year Book of Australia 1891, 1892 (Trübner & Co., London).
Colonial Yearbook for 1890 etc.
The Stateman's Yearbook (Keltie) 1890 etc.
Report of the Registrar General on the progress of Victoria, Melbourne 1858.
Statistical Summary of Victoria from 1836 to 1870, Melbourne 1870.

5. Biographisches, Bevölkerung.

Francis Adams, Social life in Australia (The Fortnightly Review, vol. 50, p. 302, 539. London 1891.
Heaton, Australian Dictionary of Dates and Men of the Time. London 1879.
Philip Mennell, The Dictionary of Australasian Biography (1855—92), London 1892.

Marcus Clarke, The Future Australian Race, Melbourne 1877.

Edward Grenville, Aborigines of Australia, Proc. R. C. Inst. Vol. 22. 1890.

6. Landwirtschaft.

Robert Wallace (Professor of Agriculture and Rural Economy in Edinburgh), The Rural Economy and Agriculture of Australia and New Zealand (mit vielen Illustrationen) London 1891.

Hubert de Castella, Wine Growing in British Colonies, Proc. R. C. Inst., vol. 19, 1888.
J. T. Fallon, The Wines of Australia, Proc. R. C. Inst., vol. 7, 1876.

7. Landesvertheidigung.

J. Bevan Edwards, Australian Defence, Proc. R. C. Inst., vol. 22, 1890.

8. Eisenbahnen.

**Acworth*, Australian Railways (?), Economic Journal, Dezember 1892.
Annales des Ponts et Chaussées, passim z. B. *M. Gariel*, Les chemins de fer de la Nouvelle Galle du Süd, vol. 17, Paris 8879.

Archiv für Eisenbahnen*) (herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin).
Australian Federation. Official Record of the Proceedings and Debates of the National Australian Convention etc., März, April 1891 (2. März, 16. März, 3. April p. 146, 288, 289).
**Bankers Magazine*, Railroad Extension in the Colonies. London 1845.
Barton, Australian Federation (The Year Book of Australia 1891).
Henry Greffrath, Die Eisenbahnen Australiens (Reihe von Artikeln in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1873 ff.)
Edward Greville, The Railways of Australia (The Year Book of Australia 1892, p. 291 ff.)
Griffiths, Our Railways and their Rulers, Melbourne 1882.
Oldham and *Rawlinson*, Treatise on Railway and Harbour Accomodation for Victoria, Melbourne 1855.
Petherick, European enterprise in Australia. Melbourne Review VIII, 1883—85.
F. Reuleaux, Die projektierte Ueberlandbahn der Kolonie Queensland (Deutsches Familienblatt, Berlin 1882).
Dr. *F. X. von Neumann-Spallart*, Uebersichten der Weltwirtschaft, Jahrgang 1883—84, Stuttgart 1887.
Telegraphic Enterprise in Australia. Proc. R. C. Inst., vol. 17, 1886.
Victorian Railways. The Victorian Railway Loan and the successful contractors. Melbourne 1858.
Walzel, Australien (Roells Encyclopädie des gesamten Eisenbahnwesens, Wien 1890).

Ausserdem in vielen Schriften passim, z. B.:

E. Avalle a. a. O., p. 468 ff.
Charles Dilke a. a. O., z. B. vol. I, p. 196, vol. II, p. 266.
James Fenton, A History of Tasmania, Hobart 1884, p. 344—357.
Arthur F. Hadley, a. a. O. Ch. XII.
Harold Finch-Hatton a. a. O, London 1885 (Queensland).
William Harkus, South Australia, its history, resources etc., Adelaide 1876, ch. 15 (Südaustralien).
J. S. Jeans, Railway Problems, London 1887, ch. XXII.
E. Journet a. a. O., p. 213—285.
M. Kirkman, Railway Rates and Government Control, p. 319, New York 1892.
Octave Noël, Les chemins de fer en France et à l'Étranger 1887, p. 430—436.
Ranken, The dominion of Australia. Ch. XII, p. 218 ff. Lond. 1874.
G. W. Rusden, History of Australia, 1883, vol. III, p. 5, 18, 19, 534, 625.

9. Verfassung und Verwaltung Grossbritanniens und der australischen Kolonien.

Roscher, Kolonien, Kolonialpolitik und Auswanderung. 3. Aufl. 1885.
Schönberg, Bd. 2. Polit. Ökon. 3. Aufl., p. 1071 ff. Tüb. 1891.
Rudolf Gneist, Das Englische Verwaltungsrecht der Gegenwart mit Einschluss des Heeres etc. Berlin 1867.
— — Das englische Selfgovernment. 3. Aufl. 1871.
— — Das Englische Verwaltungsrecht der Gegenwart in Vergleichung mit dem deutschen Verwaltungssystem, Berlin 1883/84.
— — Die Entwickelung der Englischen Parlamentsverfassung mit Einschluss des Verwaltungsrechts (Fr. v. Holtzendorff, Encyklopädie der Rechtswissenschaft, 5. Aufl., Leipzig 1890. Anhang 2).
John Richard Green's Geschichte des englischen Volkes. Übers. v. Kirchner. Berl. 1889.
Reinhold Pauli, Geschichte Englands seit den Friedensschlüssen von 1814—1815. Leipzig 1864, 1867, 1875.
David Syme, Representative Government, its faults and failures, London 1881.
Alpheus Todd, On Parliamentary Government in England, 2 vol., 2. Aufl., 1887—89.

Charles Dilke, Local Government and Taxation in the Australian Colonies and New Zealand (Cobden Club Essays, London 1875).

---

*) Z. B. 1880 p. 197, 1882 „ 402, 1885 „ 207, 1886 „ 699, 1888 „ 374, 757, 1889 „ 565 } über Australische Bahnen.
1881 p. 412, 1883 „ 64, 1884 „ 231, 1886 „ 239 } über die Bahnen Victorias.

Francis P. Labilliere, Constitutions of the Australian Colonies, Proc. R. C. Inst., vol. 2. 1871.
Arthur Mills, Colonial Constitutions, London 1856.
Political Economy and Representative Government in Australia, Abschnitt 2. London 1855.
Alpheus Todd, Parliamentary Government in the British Colonies, Boston 1880.

Adderley, Review of the Colonial Policy of Lord J. Russels Administration. London 1869.
Henry George Grey, The Colonial Policy of Lord Russels Administration. London 1853.

Sir *Alexander T. Galt*, The Relations of the Colonies to the Empire, Present and Future, Proc. R. C. Inst., vol. 14, 1883.
John Dunmore Lang, The Coming Event! or Freedom and Independence, London 1870.
J. R. Seeley. The Expansion of England, London 1883.
Murray Smith, The Australian Dominion, Proc. R. C. Inst., vol 15, 1884.
W. *Westgarth*, Relations of the Colonies to the Mother Country, Proc. R. C. Inst., vol. 1, 1869.
— — The Colonial Question, Proc. R. C. Inst., vol. 2, 1871.

Adderley, Europe incapable of American democracy, London 1867.
Alexis de Tocqueville, De la Démocratie en Amérique, 2 vol., Bruxelles 1835.

R. W. Dale a. a. O.
Charles Dilke, Colonial Democracy (Problems etc., Part. VI, ch. 1).
Dangers of Democracy (The Westminster Review 1868, p. 29 ff.).
W. *Roscher*, „Politik" Buch 4. Demokratie p. 308 ff. Stuttgart 1892.
Alpheus Todd, On Parl. Government in England, 1888—89. (Dort citiert: *The Colonies Newspaper, 13. Mai 1876.

*W. *Clarke*, Socialism in english politics. Polit. Science Quarterly, vol. III, 1888.
Charles Henry Pearson, National life and Character. A Forecast, London 1893.

10. Nationalökonomische Gesetzgebung.

a) Allgemeines.

Charles Dilke, Problems of Greater Britain. Edinb. 1890.
J. W. Fortescue, The seamy side of Australia. — Guileless Australia. Howard Willonghby „The seamy side of Australia. A reply from the Colonies (The Nineteenth Century 1891, vol. 29).
D. Christie Murray, The Antipodeans (The Contemporary Review 1891, vol. 60).
R. A. Macfie, Aids to Australasian Development (Proc. R. C. Inst., vol. 21, 1890.

b) Die soziale Frage und der achtstündige Arbeitstag.

Francis Adams, The labour movement in Australia (The Fortnightly Review, Aug. 1891, p. 181 ff.).
Der Achtstundentag in Australien (Sozialpolitisches Centralblatt von Dr. H. Braun, Berlin 1892, Bd. 1, p. 326).
Dr. **Stephan Bauer**, Arbeiterfragen und Lohnpolitik in Australasien (Jahrbücher für Nat. und Statist. Jena 1891. Dort Litteratur über Australien p. 700—706).
H. H. Champion, The Crushing Defeat of Trade Unionism in Australia (The Nineteenth Century, vol. 29, 1891.
*— — The origin of the Eight hours system at the Antipodes (The Economic Journal 1892).
John Fitzgerald, Mr. H. Champion on the Australian Strike (The Nineteenth Century, vol. 29, 1891.
**Charles Fairfield*, A plea for Liberty (aus State Socialism in the Antipodes 1891).
Jeannie Lockett, The Labour Question in Australia (The Westminster Review, vol. 132, p. 617 ff., 1889.
*— — The Labour Battle in Australia. Lond. 1891.
John Plunmer, The Colonies and English Labouring Classes, Proc. R. C. Inst., vol. 8, 1877.
John Rae, The Balance Street of Short Hours (The Contemporary Review, vol. 60, 1891).
*— — The Eight Hours Day in Victoria (Economic Journal, März 1891).

Regulation by Statute of the Hours of Adult Lebour (The Fortnightly Review, Bd. 47. 1890).
Dr. **G. Ruhland,** Der Sozialismus in Australien (Allg. Ztg. 1889. Nr. 363).
— — Der achtstündige Arbeitstag und die Arbeiterschutzgesetzgebung der australischen Kolonien (Zeitschr. für die gesamte Staatsw. 1891, p. 280 ff.).
G. von Schulze-Gävernitz, Die Gewerkvereine in Australien (Artikel „Gewerkvereine" im Handwörterb. der Staatsw., Bd. 4, p. 46 ff., Jena 1892).
— — Zum sozialen Frieden, Bd. 2, p. 499, Leipzig 1890.
Theodor Traub. Kürzere Arbeitszeit (Evangelisch-soz. Zeitfragen, Leipz. 1893, p. 53).
**Max Schippel*, Neue Zeit 1892/93. Nr. 5, p. 137, Nr. 8, p. 244 (bei Traub citiert).
**R. Seidel*, Der Achtstundentag (bei Traub citiert).
**D. Zinner*, Für den Achtstundentag (bei Traub citiert).
Sydney Webb and Harold Cox, The Eight Hours Day, p. 43 ff., Lond. 1891.

c) Die Landgesetzgebung.

H. von Stieglitz-Altenburg, Ueber Landverteilung in Australien. Ein Beitrag zur Arbeiterfrage (Der Arbeiterfreund 1888, p. 43).
Reinhard Rossmann, Die Nachahmungen der Landgesetzgebung der Ver. Staaten in den austral. und amerikanischen Gebieten (Jahrb. für Gesetzgebung 1889.).
Dr. **G. Ruhland**, Die Australisch-Nordamerikanische Landgesetzgebung (Zeitschr. für die ges. Staatsw., Tüb. 1892. Erster Artikel p. 41 ff., zweiter Artikel p. 281 ff.)
**Claudio Jannet*, Le socialisme d'état. Paris 1889. p. 429 ff. (citiert bei M. Sering, Artikel „Heimstättenrecht" Handwörterb. der Staatsw., Bd. 4. Jena 1892.)
Edward Jenks. a. a. O.
Anthony Trollope. a. a. O.

d) Gesetzgebung auf anderen Wirtschaftsgebieten.

1. Einwanderung.

St. Bauer, a. a. O.
Ch. Dilke, Problems etc., vol. I 276, 418, vol. II 315.

2. Staatsversicherung in Neuseeland.

Charles Dilke a. a. O. Vol. I, p. 419.

3. Gold.

Political Economy and Representative Government in Australia. London 1855.
J. E. Cairnes. Essay Towards a Solution of the Gold Question. The Australian Episode. Frazers Magazine September 1859; dann Essays in Political Economy. London 1873.
W. *Stanley Jevons.* Investigations in Currency and Finance. London 1884.

4. Handelspolitik.

Dr. *Carl Johannes Fuchs.* Die Handelspolitik Englands und seiner Kolonien in den letzten Jahrzehnten. Leipzig 1893.

e) Die Staatsfinanzen.

Sir *F. Dillon Bell*, The Indebtedness of the Australian Colonies in Relation to their Resources. Proc. R. C. Inst. vol. 14, 1883.
**H. F. Billinghurst*, „Colonial Indebtedness". Journal of the Institute of Bankers, vol. 10. März 1889.
G. Baden-Powell, „Colonial Government Securities". Proc. R. C. Inst., vol. 18, 1887.
*— — Trust Funds and Colonial Securities. Journal of the Inst. of Bankers vol. 13. Mai 1891.
— — The Credit of Australasia. The Fortnightly Review. vol. 50, p. 3 ff. Juli 1891.
W. *Westgarth*, Australian Public Finance. Proc. R. C. Inst. vol. 20. 1889.
„Australia and India". Their Financial Conditions and Mutual Relations. Blackwoods Magazine, July 1893, p. 64.
The Causes of the Late Australian Crisis / Side-Lights on Australian Failures / Summary of events: „Australia" } The Imperial and Asiatic Quarterly Review. July 1893, p. 213, 214, 236.



Litteratur und Quellen

zur Kenntniss der Entwickelung
der Eisenbahnpolitik Victorias.

I. Die Kolonie Victoria, ihre wirtschaftliche und politische Entwickelung.

II. Die Entwickelung der Eisenbahnpolitik Victorias.

A. Die Quellen im Allgemeinen.

B. Die Geschichte der Privatbahnen Victorias.

1. Allgemeines.
2. The Melbourne, Mount Alexander, and Murray River Railway (1852—1857).
3. The Geelong and Melbourne Railway (1852—1860).
4. The Melbourne and Hobson's Bay Railway (1852—1868).
5. The Melbourne and Suburban Railway (1857—1862).
6. The Melbourne, St. Kilda and Brighton Railway (1857—1865).
7. The Geelong, Ballarat and North-Western Railway (1854—1860).
8. The Sandhurst and Inglewood Railway (1864—1865).
9. The Cape Paterson Railway.
10. The Ballarat-Ballarook Railway.
11. The Yan Yean Tramway.
12. The Portland-Sale Tramway.
13. The Western Port Coal Mining Company.
14. The Melbourne and Essendon Railway (1858—1868).

C. Die Eisenbahnfrage bis zur Einführung des „Responsible Government".

D. Die Untersuchung und Gesetzgebung des Jahres 1857.

E. Die ersten Erfahrungen mit der Staatsbahnverwaltung während des Baues der Stammlinien „Main Trunk Lines" (1857—1863).

1. Allgemeines.
2. Die Beschaffung des Kapitals.
3. Der Abschluss von Kontrakten mit Bauunternehmern und Beaufsichtigung der Ausführung des Baues.
4. Die Beschaffung des Betriebsmaterials.
5. Die Leitung des Betriebes.

F. Der Sieg des Staatsbahnsystems und der Beschluss weiteren Baues von Staatsbahnen (1863—1868).

I. Die Kolonie Victoria, ihre wirtschaftliche und politische Entwickelung*).

Democratic Government in Victoria. The Westminster Review Vol. 33, p. 480 ff. Januar 1868.
Fitz Gibbon, Party Government in Victoria. Melb. Review Vol. III, Melb. 1878.
Edward Jenks, The Government of Victoria. London 1891.
Political Parties in Victoria. Melb. Review Vol. IV, Melb. 1879.

Henry Archer, The Statistical Register of Victoria. Melbourne 1854.
— — Statistical Notes on the Progress of Victoria from the foundation 1835 to 1860. Melb. 1861. — Deutsch v. Loewy: Die Kolonie Victoria in Australien; ihr Fortschritt, ihre Hilfsquellen und ihr physikalischer Charakter. Melbourne 1861.
Th. Mc. Combie, The History of the Colony of Victoria from its Settlement to the death of Sir Charles Hotham, Melb. 1858.
**Edmund Finn*, Chronicles of Early Melbourne. Melb. 1889.
Henry Field Gurner, Chronicle of Port Phillipp 1770—1840. Melb. 1876 (mit Literaturverzeichnis).
Henry Heylyn Hayter, The Victorian Year Book, 1874 ff.
— — The Colony of Victoria; its Progress and Present Position. (Journ. of Stat. Soc. London 1879. p. 370 ff).
Francies Peter Labilliere, Early History of the Colony of Victoria etc. 2 vol. Lond. 1878.
Francis H Nixon, Population; or a plea for Victoria, Melb. 1862.
Dr. Perry. Progress of Victoria. Proc. Roy. Col. Inst. vol. 7, 1876.
G. W. Rusden, The discovery, survey and settlement of Port Philipp, 1872.
Statistical Summary of Victoria from 1836—1870, Melb. 1870.
Statistics of the Colony of Victoria for 1858, Melb. 1859.
Butler Stoney, Victoria etc. London 1856.
Anthony Trollope, Victoria and Tasmania. (Sonderbd. aus Australia and New Zealand), London 1884.
Wathen, The Golden Colony or Victoria in 1854, London 1855.
W. Westgarth, Victoria late Australia Felix, Melb. 1853.
— — Commerce and statistics of Victoria, Melb. 1856.
— — The Colony of Victoria. London 1889.

II. Die Entwickelung der Eisenbahnpolitik Victorias.

A. Die Quellen im Allgemeinen.

The Victorian Hansard 1856 ff.
Die einzigen Quellen für die Berichterstattung der Parlamentsverhandlungen waren bis zum Beginn des 5. Parlaments 1866 die Zeitungen; erst von da ab gab es spezielle Berichterstatter.
The Victorian Statutes, 4 vol., Melbourne 1884, enthalten die Gesetze, welche nach Annahme durch das Parlament die königliche Sanktion erhalten haben.
Votes and Proceedings of the Legislative Council 1852 ff.
Votes and Proceedings of the Legislative Assembly 1856 ff. enthalten ausser den Protokollen der Parlamentsverhandlungen die wichtigsten Quellen in den „**Parliamentary Papers**“.

*) Vgl. auch die Litteratur über Australien.

Unter A sind enthalten Berichte von Beamten (Reports), Korrespondenzen der Regierung,
unter B die Depeschen der Gouverneure (Messages),
unter C die Antworten auf Anfragen des Parlaments (Returns to order).
unter D die Berichte von Parlamentsausschüssen (Reports of Select Committees).
Ausserdem enthalten die Parliamentary Papers Berichte von Aemtern, z. B. dem Board of Land and Works, Statistik, Ergebnisse der Volkszählung (Census) u. s. w.
Im folgenden sind die Quellen im speziellen angegeben.

B. Die Geschichte der Privatbahnen Victorias (1852—1868).

1. Allgemeines.

Votes and Proceedings of the Legislative Council during the sessions 1852—68 with copies of the various documents ordered by the council to be printed.
Votes and Proceedings of the Legislative Assembly from 1856—1868.
The Victorian Hansard 1856—68.
The Victorian Statutes, 4 vol. Melbourne 1884.
The Melbourne Morning Herald and General Daily Advertiser. 14. Juli 1852.
The Melbourne Courier, Melbourne 1845.
The Port Philipp Patriot and Melbourne Advertiser, Melbourne 1846.
The Melbourne Morning Herald, Melbourne 1849, 1852.
The Melbourne Daily News, Melbourne 1850, 1851.
The Argus. Melbourne 1853, 1854.
Thomas Oldham Treatise on railway and harbour accomodation. Melbourne 1855.
Report of Andrew Clarke R. E. M. P. Surveyor-General upon Railways (with Appendices). Presented to both Houses of Parliament by Command of His Excellency the Officer Administering the Government. 15. November 1856. Session 1856, Vol. IV, Report 33a.
Report of the Lords of the Committee of Privy Council for Trade and Foreign Plantations on the Railways of the United States by Captain Galton 1. Dezember 1857. (Session 1857, Vol. I. A. 95).
Report from the Select Committee on Railway Extension. Ordered to be printed 8. Juni 1865, Mr. Nathaniel Weeks Pollard (engineer in Government office) manuscript: Private Enterprise in Railway Construction, (Session 1864/1865, D. 24.)

2. The Melbourne, Mount Alexander, and Murray River Railway. (1852—1857).

Despatch No. 60 20. Januar 1853.
Report from the Select Committee upon the Melbourne Mount Alexander and Murray River Railway Company's Bill', 25. Januar 1853.
Report from the Select Committee on the Mount Alexander Company's Act Amendment Bill, 4. Oktober 1853.
Mount Alexander etc. Correspondence between the Government and the Company, 6. April 1854.
Return C, No. 7. Purchase by Government of the Mount Alexander Railway, 3. November 1854.
Return vom 29. December 1855.
Progress Report from the Select Committee of the Legislative Council on Railways 1855, 13. März 1856.

3. The Geelong and Melbourne Railway. (1852—1860).

Message Nr. 60, 20. Januar 1853.
Report from the Select Committee on the Geelong and Melbourne Railway Company's Bill, 27. Januar 1853.
Report of the Select Committee on the Geelong and Melbourne Railway Act Amendment Bill, 7. März 1855.
The Geelong Railway Company. Epitome of the Proceedings of Her Majesty's Government with the Company. Session 1858/59. No. 31.
Return to order 27. Oktober 1859, Sessions 58/59, 15. Dezember 1859. A. 2.
Abstract of Correspondence. Sessions 1859/60, Nr. 7.
Report of the Commissioner of Public Works on the progress and present state of the negotiation for the purchase of the Line by Her Majesty's Government. Sessions 59/60, No. 24.

4. The Melbourne and Hobson's Bay Railway. (1852—1868).

Report from the Select Committee on the Melbourne and Hobson's Bay Railway Company's Bill together with Proceedings and Minutes of Evidence (ca. 600 Fragen), 11. Januar 1853.
Report from the Select Committee on the M. H. Railway Extension Bill, 26. Febr. 1856.
M. H. Railway Receipts and Expenditure up to 30. April 1856, up to 31. Oktober 1856. Session 1856/57 A. 39. A. 40.
Report from the Select Committee of Legislative Assembly on the M. H. Railway Bill 1857.
Statistics of Victoria for 1860. Session 1861/62, Vol. III, No. 3.
Statistics of Victoria for 1861. Session 1862/63, Vol. III, No. 9.
Report from the Select Committee on the M. H. Railway Act Amendment Bill 24. Febr. 1861.
Report of the Engineer-in-Chief upon the proposal of the M. H. Company to connect their line with the Government Railways. 4. Dezember 1862. Session 1862/63, A. 7.
Railways 1864 Session 1866, B. 5.
Statistics for 1864. Session 1864, Vol. II, B. 4.
Statistics for 1865. Session 1867, Vol. III, No. 12.
Report upon the M. H. Company and the Melbourne Railway Company Amalgamation Bill, 31. März 1865.
Return. C. 2, Session 1868, Vol. II.

5. The Melbourne and Suburban Railway. (1857—1862).

Report from the Select Committee on the Melbourne Suburban Railway Company's Bill, 10. November 1857.
Statistics for 1860, Session 1861/62, Vol. III, 3.
Statistics for 1861, Session 1862/63, No. 9.
Message No. 10, 25. Juni 1861, B. 10 Session 1860/61.
Report from the Select Committee etc. on the Melbourne Suburban Ralway Act Amendment Bill, 20. December 1861.
Report from the Select Committee on the Melbourne and Suburban Railway Sale Bill. 25. Februar 1862.

6. The Melbourne, St. Kilda and Brighton Railway. (1857—1865).

Report of the Select Committee of Legislative Assembly on the Melbourne Railway Company's Bill, 11. November 1857.
Report from the Select Committee of the Legislative Assembly upon the St. Kilda and Brighton Railway Extension Bill. 16. Dezember 1858.
Statistics for 1860, Vol. III, Nr. 3. Session 1861/62.
Statistics for 1861, Nr. 9, Session 1862/63.
Report from Select Committee of the Legislative Assembly upon the St. Kilda and Brighton Railway Sale Bill. 22. Februar 1865.

7. The Geelong, Ballarat and North-Western Railway. (1854—1860).

Message Nr. 47, 17. Februar 1854.
Report from the Select Committee of the Legislative Council on the Geelong, Ballarat and North-Western Railway Company's Incorporation Bill, 9. Februar 1855.
Select Committee of Legislative Assembly on Railways 1857, q. 652—654.
Petition vom 3. November 1857.
Report from the Select Committee on the Geelong and Ballarat Railway Company. D. 53, 21. Juni 1860.
Report of the Engineer-in-Chief upon the North Western and Geelong and Ballarat Railway. A. 49, Session 1659/60, 20. Juni 1860.

8. The Sandhurst and Inglewood Railway. (1864—1865).

Progress Report form the Select Committee upon the Sandhurst, Inglewood, and Loddon District Tramway Company's Bill, 20. Mai 1864. Session 1864, 13 A.
Report from the Select Committee of Legislative Assembly upon the Sandhurst, Inglewood etc. Bill, 3. Febr. 1865.
Report from the Select Committee of Legislative Council upon the Sandhurst, Inglewood etc. Bill, 15. März 1865.

9. The Cape Paterson Railway.

Railway, Cape Paterson. Return to order, 20. Januar 1863. Session 1862/63, Vol. II, C. Nr. 4.
Return C. 26. Session 1867.
Report from the Select Committee on the Cape Paterson and Kilcunda Junction Railway Bill. Session 1888.

10. The Ballarat-Ballarook Railway.

Parliamentary Debates. 8., 22., 23. Mai 1867.

11. The Yan Yean Tramway.

Parliamentary Debates. 5. Dezember 1856; 7. März 1862.

12. The Portland-Sale Tramway.

Parliamentary Debates. 23. Januar. 5. Februar 1856.

13. The Western Port Coal Mining Company.

Parliamentary Debates. 8. November, 14. November 1871. 24. März, 29., 30. März, 12 April 1881.

14. The Melbourne and Essendon Railway. (1858—1868).

Report from the Select Committee of Legislative Assembly upon the Melbourne and Essendon Railway Bill. 27. Januar 1859.
Report from the Select Committee of the Legislalive Assembly upon the Melbourne and Essendon Railway Act Amendement Bill. Session 1860/61.
Statistics for 1861. Session 1862/63. Nr. 9.
Report of Select Committee on Cattle Traffic. 10 Juni 1863. Session 1863. D. 32.
Report of the Engineer-in-Chief vom 20. Dezember 1863.
Essendon Railway. Correspondence relating to the proposed Purchase of the Railway, together with the Reports of the Engineer-in-Chief on the State of the Line, its present value etc. 28. März 1865. Session 1864/65. A. 18.
Victorias Railways. Session 1868, Nr. 46.

C. Die Eisenbahnfrage bis zur Einführung des „Responsible Government".

Victoria. Internal Communication. Report of the Commissioners appointed to enquire into the best mode of providing for the Internal Communication of the Colony. Ordered to be printed 26. September 1854.
Despatsch Nr. 45. 20. Februar 1855.
Progress Report from the Select Committee on Railways, 22. Mai 1855.
Progress Report from the Select Committee of the Legislative Council on Railways etc. 13. März 1856.
Report from the Select Committee of the Legislative Council on Railways etc. 19. März 1856.

D. Die Untersuchung und Gesetzgebung des Jahres 1857.

The Victorian Hansard. From the 1 Sess. of 1. Parl. 1856, 21. Nov. to the 1 Sess. of 4 Parl. 1865.
Statutes. Votes and Proceedings. 1857.
Report of Andrew Clarke R. E. M. P. Surveyor-General upon Railways. (With Appendices.) Presented to both Houses of Parliament by Command of His Excellency the Officer Administering the Government 15. Nov. 1856., Sess. 1856/57, vol. IV 33a.
Additional Appendix to the Report on Railways 15. Nov. 1856. 16. Jan. 1857.
Report of the Select Committee of the Legislative Assembly upon Railways, 11. Aug. 1857. Sess. 1856/57. Vol. II, D. 37 a.
Report from the Select Committee of the Legislative Council on Railways. 27. October 1857.

E. Die ersten Erfahrungen mit der Staatsbahnverwaltung während des Baues der Stammlinien „Main Trunk Lines" (1857—1863).

1. Allgemeines.

The Victorian Hansard 1856—1863.
Report of Engineer-in-Chief. Sess. 1858. A. 42, B. 4.
Railway Expenditure 1859—1860. Report (from Board of Land and Works) under the Act 21 Vict. Nr. 38. Sess. 1859/60, Nr. 64.
First Report of the Proceedings of the Board of Land and Works etc. Sess. 1859, Nr. 26.
Report of the Board of Land and Works. 8. Nov. 1862. Sess. 1862/63, Nr. 21.
Report of the Board of Land and Works. 2. Juni 1864 — For the year ending 31. Dec. 1862. Sess. 1864, vol. III, Nr. 45. — For the year ending 31. Dez. 1863. Sess. 1864, vol. III, Nr. 46.
Statistics of Victoria for 1860. Sess. 1861/62. vol. III. Nr. 3.
Report from the Select Committee on the Riverine Districts. Sess. 1863. D. 42.
Civil Etablishment of Victoria 1863. Sess. 1864, vol. III, Nr. 43.
Report from the Select Committee upon the Railway Department 16. Mai 1860. D. 41.
Report of the Select Committee of the Legislative Council on Railways (ordered to be printed 11. Sept. 1863). Sess. 1862/63. D. 4.

2. Die Beschaffung des Kapitals (Railway Loan).

Correspondence respecting the Negociation of the Proposed Railway Loan 15. Dez. 1857. Sess. 1857/58, Nr. 21.
Contract for Railway Loan. 12. Oct. 1858. Sess. 1858/59. Paper A. 1.
Estimate of Advantages from Railway.Loan. 20. Jan. 1859.
Return to an order of Legislative Assembly. 2. Dec. 1859. Ordered to be printed 17. Jàn. 1860. Session 1859/60. C. 2. — Correspondence between the Late Government and six banks having reference to the State of Debentures in London.
Copies of Accounts and Correspondence connected with the Recent Disposal of Railway Debentures in London. 22. Juni 1860. A. 45.
Victorian Railway Loan Debentures. Further Correspondence between the Government and the Representative of the Contracting Banks relative to the Sale of Debentures. 1861, vol. III, 1857.
Railway Debentures. Copy Correspondence with the Committee of the Contracting Banks A. 12. 17. Dec. 1861.
Victorian Railway Loan Debentures Further Correspondence between the Government and the Contracting Banks. 1862, Nr. 16.
Message 17. B. 17. Railway Loan. Juni 1862.

3. Der Abschluss von Kontrakten mit Bauunternehmern und Beaufsichtigung der Ausführung des Baues (Railway Contracts).

Railway Contracts. Return 5. Juni 1857. Sess. 1857, C. 43.
Tenders for Railway Works. Report of the Professional Board. 23. April 1858. Sess. 1857/58, Nr. 20.
First Report of the Proceedings of the Board of Land and Works under the Acts of the Parliament of Vict. Nr. 31, 35. 38. Session 1859, Nr. 26.
Report from the Select Committee upon the Railway Department (1287 Fragen). 16. Mai 1860. Session 1860, D. 41.
Correspondence relating to the Resignation of Mr. Darbyshire as Engineer-in-Chief of the Victorian Railways. Session 1859/60 Nr. 39. 22. Mai 1860.
Progress Report from the Select Committee upon Railway Contracts. 17. April 1860. Sess. 1890. D. 24.
Report from the Engineer-in-Chief of the Railway Department on certain Works near Castlemaine. 18. April 1860. Session 1860, Nr. 33.
Report from the Select Committee upon Railway Contracts. 11. Mai 1860. Sess 1860, D. 39.
Melbourne and Sandhurst and Geelong and Ballarat Railways. Copy Report of the Engineer-in-Chief upon the Melbourne and Sandhurst Railway etc. 26. Juni 1860. Sess. 1860. A. 49.

Railway Contractors. Copy Correspondence between the Board of Land and Works and Contractors for Melbourne-Sandhurst Railway respecting fortnightly payment to workmen. 7. Sept. 1860. Sess. 1860/61, Nr. 52.

4. Die Besorgung des Betriebsmaterials. (Importation of Plant.)

Additional Appendix to the Report on Railways. 15. Nov. 1856. Session 1857. Vol. IV, Nr. 45. 16. Januar 1857.
Railway Contracts. Sess. 1860. Vol. I, A. 43. 20. Januar 1859 u. 18. Januar 1860.
Report from the Select Committee upon the Imporation of Railway Plant. 10. Mai 1860. Session 1860. D. 38.
Importation of Railway Plant. 27. Juni 1860. Session 1860. C. 15.
Copy of the Letter transmitted to the Secretary of the Railway Department containing categorical questions having reference to the Importation of Railway Plant and the replies thereto. 7. August 1860.

5. Die Leitung des Betriebes.

Report of R. Wolley Secretary. Session 1857. Vol. II. C. 37a.
Railway Department. Salaries etc Session 1857. C. 39.
Civil Service Commission. Report Nr. 59. Session 1859.
Working expenses during 1859/60. Session 1860. C. 16.
Williamstown Railway. 27. März 1860. Session 1859/60. C. 13.
Railway Expenditure. Report under the Act 21 Vict. Nr. 38. (Sect. 4,5) by the Board of Land and Works. Session 1859/60. Nr. 64.
Report and Financial Statement of the Railway Department for the Year 1860. 17. April 1861. Session 1860/61. Nr. 65.
Audit Commissioners Report on the Books and Accounts of Railway Department. 3. Juni 1862.
Victorian Department of Railways. Audit etc. 17. Juni 1862.
Mr. *Harold Selwyn Smith*. Report vom 20. Oktober 1862. (Report of the Board of Land and Works. 8. November 1862).
Progress Report from the Select Committee on the Railway Department (Traffic Branch). 24 März 1863. Session 1862/63. D. 15.
Second Progress Report. 2. Juni 1863. D. 29.
Railway Traffic Superintendent. Correspondence and Declarations. 22. April 1863. A. 21.
Report from the Select Committee on the Chewton Railway Station. 14. August 1863. Session 1863. D. 39.
Reply to questions put by Dr. Owens. Session 1862/63. A. 3.

F. Der Sieg des Staatsbahnsystems und der Beschluss weiteren Baues von Staatsbahnen 1863—1868.

The Victorian Hansard 1859—1865.
Parliamentary Debates. New Series 1866—1869.
Civil Establishment of Victoria 1864. (Session 1864. Vol. IV. Nr. 46).
Clearing of the River Murray. Return to Order. 29. Juni 1864. Session 1864, C. 2.
River Murry. Report from Public Works Department on the work done in clearing the River Murray. 21. März 1865. Session 1864/65. A. 17.
Report of the Board of Land and Works. 4. April 1865 für 1864. Sess. 1865, Nr. 48.
Report of the Board of Land and Works. 20. April 1866 für 1865. Session 1866. Nr. 11.
Report of the Board of Land and Works. 1866. Session 1867. Nr. 56.
Report of the Board of Land and Works. 15. Juni 1868 für 1867. Session 1868, Nr. 46.
Report of the Board of Land and Works. 30. Juni 1868 für 1867. Session 1869, Nr 50.
Civil Establishment of Victoria for 1865. Victorian Railways. Session 1867. Nr. 1.
" " " " " 1866. " " " 1867, " 40.
Report of the Engineer-in-Chief. 26. April 1865.
Further Report of Engineer-in-Chief to J. H. Francis on the Charges brought against the Railway Department. 23. Mai 1865.
Report from Select Committee on Railway Extension, 8. Juni 1865. Session 1865, D. 24.

Gippsland Railways. Return to order 4. Mai 1866. Session 1866. C. 5.
Return C. 48. Session 1867.
Statement of Revenue and Expenditure. Session 1867, Nr. 79.
Report from Select Committee on the Colac Railway, 16. Mai 1867. Session 1867, D. 11.
North-Eastern Line of Railway. Return C. 39. 4. Juni 1867.
Report of the Royal Commission appointed etc. Clearing the River Murray. Session 1867, Nr. 37.
Memorandum on Railway Extension in Victoria. 2. September 1868. Session 1868, A. 13.

Das Problem der Eisenbahnpolitik in Theorie und Praxis.

Die theoretischen Ansichten, welche über die Frage der Eisenbahn-Politik[1]) im Verlaufe der Entwickelung des Eisenbahnwesens hervorgetreten und auf die praktische Gestaltung der Politik von hervorragendem Einflusse gewesen sind, stehen im engsten Zusammenhange theils mit den jeweiligen Erkenntnissen über das Wesen der Eisenbahnen, ihre Technik und Oekonomie, ihre Bedeutung für die Volkswirthschaft und die sich daraus ergebende Machtstellung, theils mit den Grundanschauungen über Staat, Volkswirthschaft und deren gegenseitige Beziehungen[2]).

Der Umstand, dass England die Geburtsstätte der Eisenbahnen war, hat für die Bildung der Ansichten die Bedeutung gehabt, dass Ideen nach dem Kontinent verpflanzt wurden, welche ohne das Beispiel Englands sich dort kaum hätten entwickeln können.

---

[1]) Ueber das, was man unter Eisenbahnpolitik zu verstehen hat, herrscht keine grosse Meinungsverschiedenheit. *M. M. T. v. Weber* nennt es: „Theorie und Praxis der Intentionen einer Regierung in Bezug auf die Erscheinungen des Eisenbahnwesens" („*Nationalität und Eisenbahnpolitik*" Wien 1876). *Von der Leyen* bestimmt den Begriff folgendermassen: „Die Eisenbahnpolitik ist die Lehre von den Mitteln, durch welche die Zwecke und Aufgaben der Eisenbahnen im Staate am besten erreicht werden: sie sucht die Grundsätze zu finden, nach welchen zu verfahren ist, um die Eisenbahnen zu einer den allgemeinen Interessen entsprechenden Ausübung ihrer Rechte und Erfüllung ihrer Pflichten anzuhalten" (Artikel „Eisenbahnpolitik" *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*, Bd. 3. Jena 1892). — Vgl. auch *Eduard Kafka*: Artikel „Eisenbahnpolitik (*Eisenbahn-Angelegenheiten* 1885). *Roell.* „*Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens*", Wien 1890.

[2]) Vgl. *Adolph Wagner* „*Ueber die Verstaatlichung der Eisenbahnen*", Berlin 1883. Seite 19.

Die ursprüngliche, in der Sprache festgelegte Ansicht — Eisenbahn *railway railroad*, *chemin de fer* etc. — sieht die Eisenbahnen als Strassen an, welche sich durch eine vollendetere Technik und Oekonomie von den übrigen Land- und Wasserstrassen unterscheiden, die dem Hauptverkehr dienen *(Kings Highways*[3]*)*.

Wenn nun auch die englische Gesetzgebung sich im Anschluss an diese Vorstellung entwickelt hat, so hat doch der von der kontinentalen verschiedene Charakter der Wegegesetzgebung zur Folge gehabt, dass die Idee, die Eisenbahnen seien spekulative Unternehmungen, in den Staaten des Kontinents, deren Wege herkömmlich in öffentlichen Händen ruhten, Eingang fand und da, wo ihrer Verwirklichung günstige Verhältnisse vorhanden waren, praktische Bedeutung gewann. —

Das Transportgeschäft auf den Eisenbahnen wurde zunächst als ein besonderes Gewerbe gedacht[4]), bis die Erfahrung die thatsächliche und nothwendige Vereinigung beider in einer Hand zeigte. Das vereinigte Eisenbahnunternehmen wurde für ein Handelsunternehmen wie alle übrigen[5]), oder aber als ein eigenthümliches Gewerbe aufgefasst, und zwar als eine besondere Art Frachtführer[6]).

Dieser Ansicht steht eine andere gegenüber, welche den Charakter des Handelsunternehmens leugnet, vielmehr in den Eisenbahnen der Gemeinsamkeit dienende staatliche Verkehrs-

---

[3]) Noch in der dritten Auflage der „*Schule des Eisenbahnwesens*“ von *M. M. v. Weber*, Leipzig 1873, heisst es: „Eine Eisenbahn ist eine Strasse, auf der sich die Fuhrwerke nicht beliebig auf allen Stellen ihrer Breite, sondern auf festbestimmten eisernen Spuren bewegen.“

[4]) In Frankreich z. B. unterschied man zwischen péage (Wegegeld) und prix de transport (Transportgebühr). „Doch der Schritt vom Gedanken zur Verwirklichung ist unterblieben“ (*Schreiber*, „*Das Tarifwesen der Eisenbahnen*“, 1884). Aehnliche Unterscheidungen in England, Preussen (Gesetz des Jahres 1838).

[5]) Diese Ansicht ist von den Eisenbahngesellschaften gern vertreten, jedoch auch von anderer Seite. So z. B. *v. Varnbüler* in Württemberg 1847 (*Reyscher*: „*Die Rechte des Staats an den Eisenbahnen*“. Zeitschrift für Deutsches Recht, Bd. 13, 1852, p. 243.) Vgl. auch Artikel 41 der Verfassung des deutschen Reichs. — *Carl Julius Bergius*, „*Grundsätze der Finanzwissenschaft*“ 1871. § 23: „Eisenbahnen sind Spekulationen“ u. s. w.

[6]) Vgl. Handelsgesetzbuch § 422. *A. B. Stickney*, „*The Railway Problem*“, St. Paul 1891. Ch. XVIII, p. 173 ff. „Railways as Common Carriers.“

gebilde erblickt, welche entweder unter der eigenen Verwaltung der Regierung stehen, oder an Privatunternehmungen, welche darnach als „Agenten" des Staates wirksam sind, sogenannte Verwaltungsgesellschaften, öffentliche Unternehmungen, delegirt werden[7]. — Eine andere Ansicht, die in den Privatbahnen keine staatlichen Verwaltungskörper zu erkennen vermag, betrachtet die Eisenbahnen als eigenthümliche mit eigenartiger Technik ausgestattete Organe des Verkehrs, die darum als ein Ding *„sui generis"* für sich besonders betrachtet werden müssen[8]. Auch als Post ist die Eisenbahn öfters aufgefasst worden[9].

Ebenso wie sich die Ansichten über Technik und Oekonomie der Bahnen unter dem Einflusse der stets wachsenden Erfahrung gewandelt haben, ist ihre Bedeutung für die Volkswirthshaft im Anfang des Eisenbahnwesens vielfach nicht begriffen und die Eisenbahn als Luxus angesehen worden[10], während sie heutzutage zu den ersten der nothwendigen Bedürfnisse eines Volkes gerechnet wird[11].

Lassen sich aus allen diesen Anschauungen über das Wesen der Eisenbahnen Forderungen für die Eisenbahn-Politik ableiten[12], so werden sie doch erst von weitergehender Bedeutung für die Bildung der Theorien in Verbindung mit den Grundansichten

---

7) Diese Ansicht ist oft vertreten worden, z. B. von *Emil Sax, Lorenz v. Stein* u. A. — Vgl. *A. B. Stickney*, a. a. O., Ch. XVII, p. 162 ff. „Railways are Agents of the State."

8) Vgl. *Adams*, *„Railroads, their Origin and Problems"*, 1878, p. 81.

9) Z. B. von *Biddulph Martin*, *„Notes on the Purchase of the Railways by the State"* (Journal of the Statistical Society of London 1873, p. 178).

10) *Thiers* sagte 1830: Die Eisenbahnen würden dem Luxus dienen „a servir de joujoux aux curieux" (Journal des Economistes 1875 III); ähnlich *v. Thünen*, 1842, *„Der isolierte Staat"*; *Cancrin*, *„Die Oekonomie der menschlichen Gesellschaften"*, Stuttgart 1845. p. 95. Vgl. auch Allgemeine Zeitung 1844, 17. Juni.

11) *A. B. Stickney* drückt diesen Gedanken in folgendem Vergleiche aus: „Railway transportation, under present conditions, is to the industrial world what the atmosphere is to the physical world: it pervades and is essential to all industries. As in the physical world no man or beast, no plant or shrub, can refuse to breathe the air without death ensuing, so in the industrial world no industry and no human being can refuse railway transportation except under similar penalties" (a. a. O., p. 31).

12) Bezeichnend für die Schwierigkeit des inneren Charakters der Eisenbahnen ist, wie *Reyscher* a. a. O. mit Recht hervorhebt, dass „bald das Ministerium des Innern, bald das der Finanzen, bald das des Handels, oder das der öffentlichen Arbeiten mit der Aufsicht über die Eisenbahnen bekleidet wurde." —

über das Wesen der Volkswirthschaft, des Staates und seiner Zwecke, und ihrer wechselseitigen Beziehungen[13]).

Eine radikal-individualistische Auffassung von Staat und Volkswirthschaft, welche im Staat eine Art Versicherungsanstalt gegen Angriffe auf das Eigenthum erblickt und seine Aufgabe demgemäss ausschliesslich in der Produktion von Sicherheit sieht[14]), im Volkshaushalt nur ein Nebeneinander von Einzelhaushalten, die in unbeschränkter Freiheit ihr eigenes Wohl am besten zu fördern wissen und vermittelst einer natürlichen Harmonie durch das ungehemmte Walten ihres Eigennutzes zugleich den Nutzen der Anderen fördern[15]): beantwortet die Frage ohne Zaudern dahin, dass die beste Eisenbahn-Politik die sei, welche dem Wettkampf der einzelnen wirthschaftlichen Kräfte und dem Walten der wirthschaftlichen Naturgesetze[16]) freiesten Spielraum lässt.

---

13) Siehe Litteraturverzeichniss.

14) Zur Charakterisirung dieser Anschauungen, die ihre Wurzeln im vorigen Jahrhundert haben, seien nur einige Beispiele aus neuester Zeit angeführt. *Joseph Garnier* schreibt im § 237 seines Werkes: „*Traité d'économie politique sociale ou industrielle*“ (7. Aufl. 1873) „La fonction naturelle et principale de l'autorité, c'est la production de la Sécurité, comprenant la guarantie de la Justice, de la Propriété, de l'Ordre, de la Liberté — plus la suppression des Abus et des Entraves. — Elle n'est point propre à donner l'impulsion, à régler ou diriger la production, la circulation, la distribution et la consommation, qui se développent le mieux possible, en vertu des lois naturelles, lorsqu'elles sont livrées à la libre initiative des intéressés“. — „Elle doit s'attacher à laisser faire les citoyens, comme disaient les physiocrates — à ne pas contrarier leur libre initiative, par la fureur de réglementer, comme disait le marquis de Mirabeau — a ne pas trop gouverner, selon la maxime du marquis d'Argenson.“ — Aehnlich *G. de Molinari*, „*Les lois naturelles de l'économie Politique*, Paris 1886. „Le gouvernement est une entreprise dont la fonction principale consiste à garantir la propriété sous ses trois formes: personnelle, immobilière et mobilière. — Le gouvernement est un produit naturel de la loi de l'économie des forces.“ — Dr. *Emanuel Herrmann*, Ministerialrath und o. ö. Professor an der K. K. technischen Hochschule in Wien schreibt („*Wirthschaftliche Fragen und Probleme der Gegenwart*“, Leipzig 1893, Seite 49): „Der Staat ist eine Unternehmung auf Wechselseitigkeit . . . . . Dessenungeachtet verlässt er sein altes, sich auf den allgemeinen Schutz und die öffentliche Sicherheit und Rechtsordnung beschränkendes Programm, das der Wechselseitigkeit angepasst war, und geht kühn zu ganz neuen ökonomischen und technischen Aufgaben über.“

15) „Es herrscht im ungestörten wirthschaftlichen Leben der Völker dieselbe wunderbare Ordnung und Harmonie, wie im Haushalt der Natur“ (Dr. *H. Rentzsch*, „*Der Staat und die Volkswirthschaft*“, Leipzig 1863).

16) *G. de Molinari*, Paris 1891, *Notions fondamentales d'économie politique*, Cap. 1, Theil 2 sagt: Es stehe dem Menschen frei, ob er den Naturgesetzen der Oekonomie folgen wolle oder nicht, aber der Vernachlässigung folge sichere Strafe (pénalité certaine). — Aehnlich *Herbert Spencer*, „*The Man versus the State*, 1885. — Vgl. auch *Schönberg*, „*Handbuch der politischen Oekonomie*“. Tübingen 1890, Bd. I. p. 19. — Auf

„Freie Konkurrenz", *"free competition"*, wie überall im wirthschaftlichen Leben, so im Eisenbahnwesen[17])!

Die Auflehnung des Geistes gegen einen solchen extremen Doktrinarismus[18]), der, um sich zu behaupten, zu den kühnsten Sophismen seine Zuflucht nehmen und gegen Thatsachen blind sein oder sich blind stellen muss, führt auf mannichfach verschlungenem Pfade zu der radikal-sozialistischen Auffassung von

---

dem Kongress des Cobdenklub in London 1873 sagte Sir *Louis Mallet*, dass alle Projekte, welche darauf hinzielten, dass der Staat Eisenbahnen und andere industrielle Anstalten kaufen solle, auf der wirthschaftlichen Täuschung beruhten, als könne der Staat an der Stelle von privaten und persönlichen Kräften das unerbittliche Gesetz von Angebot und Nachfrage vermeiden und beherrschen.

[17]) Auf dem volkswirthschaftlichen Kongress zu Lille 1875 wurde die These aufgestellt: Les chemins de fer sont etablis contrairement aux lois économiques qui condamnent le monopole. Il faut à tout prix en tenir compte. (Journal des Economistes, 1875, vol. 38, p. 119). — Auf dem fünften deutschen Handelstage im Mai 1872 sagte Kommerzienrath *Baare* (Bochum), als der Senator Witte gegen die Konkurrenz im Eisenbahnwesen sprach: Ich hätte eher erwartet, dass der Kronleuchter droben mir auf den Kopf fallen würde, als dass Jemand hier in dieser Versammlung gegen die freie Konkurrenz sprechen könnte. (*F. Perrot*, *„Der Eisenbahn-Aktienschwindel"*, Rostock 1873.) — Vgl. Dr. *H. Rentzsch*, *„Handwörterbuch der Volkswirthschaftslehre"*, 2. Ausgabe 1870. Artikel: Konkurrenz, Handelsfreiheit, Eisenbahnen, Staatseisenbahnen, Staatsindustrie u. a. — Siehe ferner Litteraturverzeichniss. —

[18]) *E. Herrmann*, *„Wirthschaftliche Fragen und Probleme der Gegenwart"*, schreibt (Seite 49 u. 50): „Es war seinerzeit freilich nicht schwierig, die als Privatunternehmungen bestehenden Posten, Telegraphen, Eisenbahnen u. s. w. gegen Obligationen oder gegen eine fixe Rente einzulösen; aber nun, wo es sich nicht nur um Weiterführung, sondern um die Um- und Ausgestaltung dieser grossen Kulturgrundlagen handelt, nun versagt der auf Wechselseitigkeit, d. i. auf fondslose Wirthschaft gestellte Apparat den Dienst. Man unterlässt die Ausbreitung des Telegraphennetzes, man baut nicht neue Eisenbahnlinien und reconstruiert auch nicht die bestehenden, sondern sieht nur darauf, mit den geringsten Kosten durchzukommen". Ich las zufälliger Weise diese Ausführungen an demselben Tage, an welchem im preussischen Landtage die erste Lesung des Gesetzentwurfes betreffend die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatsbahnnetzes stattfand. (Verhandlungen des Preussischen Landtags, Abgeordnetenhaus, 61. Sitzung v. 15. April 1893.) 31487000 Mark werden demnach für den Bau neuer Linien (1892: 23289000 Mk.), ein Kredit von 15 Millionen für Vermehrung der Betriebsmittel (1892: 10 Mill.) und 1500000 als Nachforderung für bereits durch frühere Gesetze bewilligte Bauten (1892: 13 Mill.) verlangt. Seine Rede schloss der Minister Thielen mit folgenden Worten: „Ich empfehle den vorliegenden Gesetzentwurf Ihrer freundlichen wohlwollenden Beurtheilung und bitte Sie, aus demselben erneut zu entnehmen, dass die Regierung nicht gewillt ist, ihre Arbeiten auf dem Gebiete der Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes einzustellen, vielmehr trotz der Finanzlage des Staates, und trotzdem, dass durch die Schaffung des Kleinbahnengesetzes dem Privatkapital eine grössere Betheiligung zugestanden wird, es als ihre Aufgabe betrachtet, nach wie vor diejenigen Linien, welche sich als ein öffentliches Verkehrsbedürfniss, als noth-

Staat und Volkswirthschaft, welche als Folge des freien Waltens des Eigennutzes nur Anarchie und Vergewaltigung des Schwächeren durch den Stärkeren ableitet und daher alle wirthschaftlichen Thätigkeiten ausschliesslich dem Staate zuweist.

Die Verstaatlichung der Eisenbahnen, *„the Nationalisation of the Railway System"*, ist die einzig richtige Politik vom Standpunkte dieser Denkweise [19]).

Das Gemeinsame der gekennzeichneten Gegensätze liegt in der mechanischen und materialistischen Auffassung von Staat und Volkswirthschaft und der absoluten unhistorischen Lösung der Frage, welche durch deduktive Folgerungen aus gewissen Dogmen über menschliche Natur, das Wesen des Staates und der Volkswirthschaft herbeigeführt wird. —

So einfach das Problem der Eisenbahnpolitik und so leicht die Lösung desselben vom Standpunkte der genannten Anschauungen ist, so unendlich verwickelt erscheint es und so schwierig wird die Lösung für eine organische, ethische und historische Auffassung des Staates und seiner Beziehungen zum Wirthschaftsleben. —

Denn indem sie die Volkswirthschaft nicht als etwas Isolirtes, für sich Eigenthümliches ansieht, sondern nur „als die ökonomische Seite des einheitlichen Volkslebens" und den Charakter derselben bestimmt sieht nicht durch Naturgesetze, son-

---

wendige und erspriessliche darstellen, herzustellen." — Die neueste Theorie des Individualismus ist die der Pflicht des Reichthums. Vgl. *Andrew Carnegie*, *„Wealth"* (The North American Review, Vol. 148, p. 653, New-York, Juni 1889), — *W. E. Gladstone*, *„Mr. Carnegie's Gospel of Wealth. A Review and Recommendation"* und Cardinal *Manning*, Rev. Dr. *H. Adler*, Rev. *Hugh Price Hughes*: *„Irresponsible Wealth* (The Nineteenth Century, Vol. 28, 1890). — *Melchor Salvá*, *„Studien über die neuesten Untersuchungen auf dem Gebiete der politischen Oekonomie in Spanien"* (Dr. *Kuno Frankenstein*, „Zeitschrift für Litteratur und Gesch. der Staatswissenschaft 1893). Dort citirt: *Don Gumersindo de Azcarates*, *„Ueber die Pflichten und die Verantwortlichkeit des Reichthums"*. Rede vom 11. Nov. 1892. — *F. C. Philippson*, *„Moritz Block's neuestes Europa"* (Vierteljahrschr., Bd. 118, 1893). — Die Frage der Eisenbahnpolitik wäre freilich mit einem Schlage gelöst, wenn nicht dieser Theorie die ganz anders aussehende Wirklichkeit gegenüberstände.

[19]) Die Verstaatlichung der Eisenbahnen ist eine Forderung der englischen und schweizerischen Sozialdemokratie. Schon das Kommunistische Manifest forderte „Zentralisation des Transportwesens in den Händen des Staats" (Sozialdemokratische Bibliothek, Bd. 33, 5. Auflage 1891, p. 24). — Vgl. *F. Keddell*, *„The Nationalisation of our Railway System, its Justice and Advantages"* (London, The Modern Press, 13 Paternoster Row E. C.).

dern aus dem Willen von Menschen hervorgegangene Handlungen, und in den Aufgaben des Staates und seiner Stellung zur Volkswirthschaft nicht etwas Absolutes, Unveränderliches, sondern eine historische Entfaltung erblickt, handelt es sich für sie — unter Ablehnung einer für alle Zeiten und Völker gültigen Antwort — darum, eine Antwort für einen gegebenen Fall zu geben, nach einer kritischen Durchforschung der ganzen Fülle der Erscheinungen des wirthschaftlichen Lebens in örtlicher und zeitlicher Verschiedenheit, unter steter Berücksichtigung der organischen Zusammenhänge[20]).

Wie im praktischen Leben die Frage der Eisenbahnpolitik von verschiedenem Standpunkte aus erörtert wird, so sind es auch verschiedene Wissenschaften, die, zumeist in Folge einer nahen, eine strenge Sonderung der Gebiete kaum zulassenden Verwandtschaft, Ursache haben, sich mit dem Problem der Eisenbahnpolitik zu beschäftigen.

Ausser dem Eisenbahnfache selbst, welches unter dem Begriffe „Eisenbahnwesen“ alles zusammen zu fassen pflegt, was sich über die Eisenbahnen in irgend einer Hinsicht (z. B. vom technischen, militärischen Standpunkte aus) sagen lässt, und daher die Frage der Eisenbahnpolitik vielfach behandelt, sind es besonders diejenigen Wissenschaften, welche man als „Staatswissenschaften“ bezeichnet, und im einzelnen mit „allgemeine Staatslehre“, „Staatsrechtslehre“, „Verwaltungsrechtslehre“, „Polizeiwissenschaft“, „Finanzwissenschaft“, „praktische Nationalökonomie“ benannt hat.

In allen diesen Wissenszweigen[21]) lassen sich mit mehr oder

---

[20]) Vgl. *Knies*, „*Die politische Oekonomie vom Standpunkte der geschichtlichen Methode*“ Braunschweig 1853. — *Schönberg*, *Handbuch der politischen Oekonomie*. Bd. 1, p. 58 ff.

[21]) Vgl. *Carl Julius Bergius*, „*Grundsätze der Finanzwissenschaft*“. 1871, § 23. — *Umpfenbach*, „*Lehrbuch der Finanzwissenschaft*“, Erlangen 1859/60, p. 88 ff. — *L. von Stein*, „*Lehrbuch der Finanzwissenschaft*“, 5. Aufl., Leipzig 1885, Bd. 2, p. 238. — *Adolph Wagner*, „*Finanzwissenschaft*“, 3. Aufl., p. 661 ff. — *H. Roesler*, „*Das Soziale Verwaltungsrecht*“, 1872, p. 396 ff. — *Robert v. Mohl*, „*Die Polizei-Wissenschaft nach den Grundsätzen des Rechtsstaats*“. 3. Aufl., Bd. 2, 1866, p. 414 ff. — *P. Kloppel*, „*Staat und Gesellschaft*“, Gotha 1887, Abschnitt XIX, p. 423 ff. — *L. von Stein*, „*Handbuch der Verwaltungslehre*“, 3. Aufl., 2. Theil, Stuttgart 1888, p. 381 ff. — *Gneist*, „*Das Englische Verwaltungsrecht der Gegenwart*“, Theil II, Berlin 1884, § 140, 143, p. 941 ff. — Siehe auch Litteraturverzeichniss.

minder scharfer Deutlichkeit jene geschilderten Denkrichtungen verfolgen und ihre Anwendung auf das Problem der Eisenbahnpolitik; am deutlichsten im Gebiete der Nationalökonomie.

Denn während die Frage der Eisenbahnpolitik für die meisten dieser Wissenschaften nur eine nebensächliche ist, und nur im Zusammenhange mit anderen Fragen erörtert wird, ist sie für die Nationalökonomie aus dreifachem Grunde von Bedeutung, als theoretische Wissenschaft, wegen der Wichtigkeit der Frage der freien Konkurrenz und ihrer Rolle im Wirthschaftsleben, als praktische Wissenschaft, da die Eisenbahnpolitik nur einen speciellen Theil der allgemeinen Wirthschaftspolitik bildet, und drittens wegen des engen Zusammenhanges der Eisenbahnpolitik mit dem Finanzwesen. —

Die Ansichten, welche daher die Wissenschaft der Nationalökonomie im Verlaufe ihrer Entwickelung über die Frage der Eisenbahnpolitik vertreten hat, lassen sich ableiten aus ihrer jeweiligen Stellung zu den geschilderten Denkrichtungen.

Es ist der Aufklärungsgeist des 18. Jahrhunderts, der aus der ersten Auffassungsweise spricht, in der Wissenschaft vertreten durch die Lehre der Physiokraten und des Adam Smith. Die epigonenhafte Ausbildung jener Lehren ist es, welche ihre Konsequenzen für das Verhältniss des Staates zu der neuen Erscheinung der Eisenbahnen im Wirthschaftsleben zieht nnd in den Lehren der Freihandelsschule in Deutschland, der orthodoxen Wissenschaft in England, Frankreich u. s. w. zum Ausdruck kommt [22]).

Entsprechend ihren Anschauungen vom Staate erscheint es dieser Lehre selbstverständlich, dass die Eisenbahnen der ungehemmten Thätigkeit der Privaten zu überlassen sind.

Der Staat selbst soll und darf nicht Eisenbahnen in seinen Händen haben; denn er ist nicht dazu da und überdies unfähig.

---

[22]) Die angeführten Schriften von *Rentzsch* dienen am besten dazu, diese Lehren kennen zu lernen, ferner die von *C. J. Bergius* ins Deutsche übersetzte Schrift von *Raudot*, „*De la grandeur possible de la France*“, Paris 1851, Cap. III.

Gewerbe zu betreiben, welche nur durch die mächtig wirkende Kraft des persönlichen Interesses gedeihen können[23]).

Vermittelst der Harmonie der Interessen werden die Eisenbahnen, indem sie ihrem eigenen Interesse dienen, das Wohl der Gesammtheit befördern.

„Wenn man ihre Kommunikationsmittel benutzt“, — so schreibt ein Vertreter dieser Richtung — „so geschieht es lediglich desshalb, weil man davon Nutzen hat. Die Gesellschaft wird nicht anders gedeihen und das Publikum an sich ziehen können, als durch ein Werk, welches für diejenigen, welche es benutzen, vortheilhaft ist; die Gesellschaft kann selbst nur Nutzen ziehen, wenn sie Anderen nützlich wird[24]).“

Diese Lösung des Problems der Eisenbahnpolitik durch Annahme eines selbstthätigen Mechanismus der Interessenharmonie ist die allerradikalste und allereinfachste; es liegt ihr die Idee zu Grunde, dass die Eisenbahn in einen freien Wettkampf mit den übrigen Verkehrsmitteln tritt.

Die Bedeutung der Eisenbahnen für die Volkswirthschaft, welche — mit wenig Ausnahmen — eine freie Wahl der Benutzung dieses Verkehrsmittels oder anderer ausschliesst, kommt für sie nicht in Frage. —

Eswas gemässigter sind daher diejenigen, welche zwar der Konkurrenz der andern Verkehrsmittel grosse Bedeutung beilegen, jedoch die besondere Stellung der Eisenbahnen unter denselben anerkennen.

Sie erwarten die Herbeiführung der Interessenharmonie von

---

[23]) Dr. *H. Rentzsch*, „*Der Staat und die Volkswirthschaft*“, Leipzig 1863, sagt: „Die Volkswirthschaftslehre will dem Staate nicht länger gestatten, die Rolle des Spediteurs und Frachtführers fortzuspielen.“ Er spricht von dem nachahmungswerthen Beispiele von Holland, wo eine allmähliche Uebergabe der Staatsbahnen an den Privatbetrieb mit grosser Majorität beschlossen sei. — Siehe auch *Rentzsch*, a. a. O., Artikel „Staatsindustrie“. — *Max Wirth*, *Grundzüge der National-Oekonomie*“, 1859, Bd. 2, Seite 8, 202. — *J. Faucher* sagt: Das was wesentlich ein Gewerbe ist, würde ganz leerem Formalismus verfallen. „*Der Plan einer Erwerbung sämmtlicher Eisenbahnen durch das Reich*“ (Vierteljahrschrift 1876, Seite 77—86). — *E. Herrmann* nennt a. a. O. p. 19 den Staat ein bureaukratisches Ungeheuer. — Aehnlich *Randot* a. a. O. — Vgl. *H. A. Fairbairn*, „*Treatise on the political economy of Railroads*“, London 1836. — *Auguste Perdonnet*, „*Notions générales sur les Chemins de Fer*“, Paris 1859, p. 119.

[24]) *Randot* a. a. O. p. 64.

der freien Konkurrenz der Eisenbahnen untereinander und der Frachtführer auf den Eisenbahnen. Sie suchen zu beweisen, dass diese Konkurrenz in sehr verschiedener Weise im Eisenbahnwesen auftrete und ihre Beweisführung ist imstande, selbst da, wo die thatsächlichen Verhältnisse nur zu deutlich das Fehlen derselben ergeben, die Konkurrenzidee zu retten. Der eine entdeckt das „Gesetz“, dass das Kapital sich selber Konkurrenz mache, einerlei ob es in einer oder verschiedenen Händen ist, und behauptet, dass die Konkurrenz theils durch eine verfehlte Gesetzgebung, theils durch die räumliche Gebundenheit der Eisenbahnunternehmungen sich nur langsam habe entwickeln können, bei Entfesselung des Unternehmergeistes jedoch hervortreten und für die Konsumenten wohlfeilere Preise und bessere Bedienung, für die Bahnen reichere und regelmässigere Gewinne als Segnungen mit sich bringen werde[25]). Der andere stellt die etwas dreistere Behauptung auf, dass in der ganzen Entwickelung des Eisenbahnsystems der unablässige Druck einer sich mehr und mehr steigernden Konkurrenz wahrnehmbar sei und die Annahme, dass dieselbe früher oder später in Koalition ende, eine wenig begründete theoretische Fiktion sei[26]).

Es ist begreiflich — bei der Bedeutung der Idee der freien Konkurrenz für die orthodoxe Nationalökonomie[27]) — dass mit der grössten Energie versucht wurde, dieselbe auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zu retten[28]). Doch die Sprache der That-

---

25) *Otto Michaelis*, „*Die Haftungspflicht und das natürliche Monopol der Eisenbahnen*“ Vierteljahrschrift für Volkswirthschaft und Kulturgeschichte 1863, Bd. 2. S. 16. 26.

26) *Otto Wolff*, „*Die Lehre von der Konkurrenz*“ (Vierteljahrschrift 1877).

27) Vgl. *Stuart Mill*. „*Principles of Political Economy*“, deutsch von *Soetbeer*, Buch 2, Kap. 4, p. 284.

28) Siehe die Ausführungen bei *E. Sax*, „*Die Eisenbahnen*“, Wien 1879, p. 84—133. — *Franqueville*, *Cohn passim*, besonders Bd. II, p. 49 ff. p. 320 ff., — *J. F. Schreiber*, „*Das Tarifwesen der Eisenbahnen*“, 1884, Abschn. XI. — *J. Lehr*, „*Eisenbahntarifwesen und Eisenbahnmonopol*“, Berlin 1879, p. 60—100. — *Reitzenstein*, „*Ueber einige Verwaltungseinrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands*“, Abschn. V, p. 134 ff., Berlin 1876. — *Reitzenstein*, „*Die Gütertarife der Eisenbahnen*“, Berlin 1870. — *W. von Nördling*, „*Eisenbahn-Konkurrenz und Eisenbahn-Fusionen in England*“, Wien 1875. — *W. von Nordling*, „*Die Selbstkosten des Eisenbahn-Transports und die Wasserstrassen-Frage in Frankreich, Preussen und Oesterreich*“, Wien 1885, p. 25 ff.

sachen war eine zu beredte[29]) und so betrachtete denn die grosse Menge der Freihändler das Eisenbahnwesen als eins der Gebiete, wo „ausnahmsweise“ die freie Konkurrenz nicht wirke; es musste mit dem Vorhandensein von Monopolen gerechnet werden und daraus Folgerungen für das Verhalten des Staates zu den Bahnen gezogen werden[30]).

Auch hier fehlt es nicht an „naiven“ Antworten. Das Verlangen des Einschreitens des französischen Staates gegen die Eisenbahnen, die ihre eigenen Interessen zu selbstsüchtig verfolgten, wird von einem Anhänger der Freihandelsschule folgendermassen beurtheilt:

„Zu wessen Gunsten soll der Staat eintreten? Zu Gunsten anderer Interessen? Warum soll der Staat lieber A, B als Y, Z begünstigen? M Gewalt anthun, um N zu gefallen? — Falls die Bahnen 20—40% Dividende brächten, so liesse sich ein derartiger Vorwurf wohl begreifen, so jedoch sei dafür gesorgt, dass sie nicht in den Himmel wüchsen[31]).“ —

Eine ernstere Denkweise schlüpft bei der Frage der Einmischung des Staates nicht so leicht vorbei.

Immer ausgehend von dem Hass gegen den Staat oder doch zum mindesten grössten Misstrauen gegen die Fähigkeiten desselben und von der Annahme, dass der Staat selbst kein Gewerbe betreiben solle und könne, und dass er daher das Gewerbe des Eisenbahnunternehmens den Privaten zu überlassen habe, wird in Anerkennung des Monopolcharakters der Eisenbahnen eine mehr oder minder starke Kontrole derselben durch den Staat

---

29) Schon von *George Stephenson* soll das Wort herrühren: „Where combination is possible, competition is impossible.“ (*Adams*: *Railroads their Origin and Problems*, NewYork 1878.) — *Robert Stephenson* sagte in einer Rede zu Montreal 1853: „Competition had answered no useful purpose. Like poverty, a mother of invention, competition had invented the remedy — amalgamation.“ (*The Life of Robert Stephenson*, London 1864. p. 184.) — Vgl. auch Allg. Zeitung a. a. O. 1844.

30) *John Stuart Mill* sagt in dem Werke *Principles of P. Econ.*, Bd. 5, Kap. XI, § 7: „Laisser-faire, in short, should be the general practice: every departure from it, unless required by some great good, is a certain evil.“ (Deutsche Ausgabe von Soetbeer, 1852, Bd. 2, p. 427.) In dem Falle der Eisenbahnen will er dem Staate Einmischung gestatten, da dieselben Monopole wären. Siehe Anm. 32.

31) *A. v. Studnitz Volkswirthschaftliche Korrespondenzen*, Paris 1877. (Viertelj. 1877.)

oder eine neue Art Konkurrenz verlangt, indem der Staat die Macht der Monopole durch eigene Bahnen breche[32]).

Gemässigtere Ansichten reserviren dem Staate eine weitere, eigene Thätigkeit auf wirthschaftlichem Gebiete[33]) und rechnen das Wegewesen und damit die Eisenbahnen, indem sie dieselben vorzüglich als Strassen ansehen, zu demselben oder sie stellen die Eisenbahn der Post zur Seite.

Freilich auch mit der Anschauung, dass das Verkehrswesen Sache der Gemeinschaft sei, weiss sich — wie wir gesehen haben — eine der Privatthätigkeit günstig gesinnte Ansicht auszusöhnen, indem die Eisenbahnunternehmungen als eigenthümliche Organe der Staatsverwaltung aufgefasst werden.

Wenn auch *Adam Smith* schon frühzeitig deutsche Schüler und Verbreiter seiner Lehren fand[34]), so blieb doch die deutsche Nationalökonomie mit Ideen über den Staat und seine Zwecke erfüllt, welche im Anschluss an die realen Verhältnisse seiner Thätigkeit ein weites Feld offen liess.

Wir finden daher, dass der Gedanke, der Staat habe die Bahnen zu bauen, von verschiedenen deutschen Nationalökonomen vertreten wird[35]).

---

[32]) Siehe Litteraturverzeichniss. — *John Stuart Mill* z. B. erkennt den Monopolcharakter der Eisenbahnen an „these are always, in a great degree, practical monopolies“. („*Principles of Political Economy*“, 2 vol., London 1848, Book V. Ch. XI, § 11.) Er verlangt von der Regierung daher, dass sie für beschränkte Zeit Konzessionen ertheile, Maxima der Tarife festsetze, dieselbe von Zeit zu Zeit revidire. Ja er geht noch weiter; er will dem Staate gestatten, Eigenthümer von Bahnen, die an Privatgesellschaften verpachtet werden sollen, zu sein. „It is perhaps necessary to remark, that the state may be the proprietor of canals or railways without itself working them; and that they will almost always be better worked by meaus of a company, renting the railway or canal for a limited time from the state.“ A. a. O. In der deutschen Ausgabe von Soetbeer 1852 p. 441.

[33]) Manche freilich nur ungern. Z. B. schreibt *Magnus Graf von Moltke* „*Ueber die Einnahmequellen des Staates*“, Hamburg 1846, p. 50, dass nur wo die Noth es gebiete, Staatsbahnen gebaut werden sollten. — Aehnlich *Wirth* a. a. O. — Vgl. dagegen *Dr. E. Wiss* „*Das Reichseisenbahngesetz und die wirthschaftlichen Interessen Deutschlands*“ (Vierteljahrschrift etc. 1876, p. 1 ff.).

[34]) *Friedr. Bülau* „*Handbuch der Staatswirthschaftslehre*“, Leipzig 1835, p. 360, § 69, „*Kommunikationsmittel*“, tritt für Privateisenbahnen auf. „Der Staat muss sich freuen, wenn die Privatkraft sich solchen Unternehmungen widmet, muss ihr deren Durchführung, soweit es an ihm ist, erleichtern“ (p. 363). — Da wo die Privatindustrie nicht könne, solle der Staat eintreten.

[35]) Siehe Litteraturverzeichniss.

Einen grundsätzlichen Umschwung in den Ansichten über Eisenbahnpolitik führte jedoch erst die zur Herrschaft gelangende historische Schule herbei, indem sie ihre historische Auffassung des Verhältnisses von Staat zur Volkswirthschaft auf die Eisenbahnpolitik anwandte[36]).

Damit war für die Praxis gegeben, dass der Boden einer abstrakten Diskussion zu verlassen und die Stellung des Staates zu den Eisenbahnen nur aus den allgemeinen Verhältnissen des bestimmten Staates heraus zu beurtheilen sei; für die Wissenschaft, dass sie sich — im Gegensatze zur alten Lehre — ihres unfertigen Charakters bewusst und dadurch zur historischen Untersuchung der Eisenbahnpolitik in den verschiedenen Kulturstaaten geführt wurde[37]).

Es liegt im Wesen menschlichen Denkens, dass nirgends Gegensätze vorhanden sind, ohne dass vermittelnde Meinungen auftreten.

Wenn wir daher jetzt, um die geschilderten Anschauungen über Eisenbahnpolitik lebendiger und deutlicher zu zeichnen, die Ansichten verschiedener Schriftsteller mittheilen wollen, so werden wir finden, dass einige unter ihnen solch vermittelnden Standpunkt einnehmen, z. B. *E. Sax* und *A. Wagner*, von denen beide verschiedene Gegensätze in sich zu versöhnen suchen, der erste die absolute Richtung der Freihandelsschule, der zweite die der Socialisten mit der historischen Richtung der modernen National-Oekonomie.

Um die Anschauungen, wie sie in der Jugend des Eisenbahnwesens herrschten, zu kennzeichnen, wollen wir die Ansichten von *L. Camphausen* wiedergeben, die er in der Schrift: „*Versuch eines Beitrages zur Eisenbahn-Gesetzgebung*“, Cöln 1838, niedergelegt hat. Er bezeichnet den Grundsatz, dass die Eisenbahnen öffentliche Strassen sind, als unwandelbare Bedingung für Bewilligung von Eisenbahnunternehmungen. — „Die von Individuen oder Gesellschaften unter dem Schutze des Expropriationsrechtes ausgeführten Eisenbahnen sind das mit einem Zollerhe-

---

36) Siehe Litteraturverzeichniss.
37) Siehe Litteraturverzeichniss.

bungsrechte zu Gunsten der Unternehmer belastete Eigenthum der Nation. Die Zölle können abgelöst und die Bedingungen dieser Ablösung in der Vergleichsurkunde festgestellt werden.“ — Das Transportgewerbe auf den Eisenbahnen betrachtet er für ein besonderes Gewerbe, das am besten von dem Eisenbahnunternehmen ganz getrennt bleibt, und in welchem freie Konkurrenz für die Herstellung der natürlichen Preise sorgen soll. — Wenn es auch noch heute Vertreter dieser Anschauung giebt, so sind diese Vorstellungen doch aus herrschenden zu vereinzelten geworden, während umgekehrt die Ansichten weniger weiter blickender oder mehr Erfahrung besitzender Männer der ersten Zeit des Eisenbahnwesens durch die Erfahrung bestätigt und damit zur Herrschaft gelangt sind.

So beruft sich schon 1837 *David Hansemann, „Die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältniss zum Staat“*, auf Erfahrungen, die man in Pennsylvanien gemacht habe bei dem Versuche, für den Betrieb der Eisenbahnen Konkurrenz einzuführen; trotz der genauesten und speziellsten Vorschriften hätten sich solche Missstände gezeigt, dass man die Idee der Konkurrenz im Transport auf einer Bahn aufgeben müsse. Auch *Hansemann* sieht allerdings in den Eisenbahnen Strassen und will das — in einer Hand befindliche — Transportunternehmen getrennt sehen vom Eisenbahnunternehmen. Den Bau soll der Staat selbst ausführen, theils weil der Strassenbau seine Sache ist, theils um die Kollisionen, in die das Privatinteresse häufig mit dem allgemeinen Wohle geriethe, zu vermeiden, endlich um ein Eisenbahnnetz herstellen zu können, da die Privatindustrie nur da baue, wo sie eine gute Revenue erwarte. — Der Betrieb soll jedoch im Wege des Konkurrenzausschreibens an einen Unternehmer vergeben werden[38]), wobei einzelne Unter-

[38]) In dieser Hinsicht steht *Hansemann* auf dem Standpunkte der Freihändler. Er sagt (Kap. 10, § 54): „Der Staat soll nicht den Betrieb übernehmen, der einem grossen Fabrikgeschäfte nicht unähnlich ist, in welchem kaufmännische und technische Kenntnisse, sowie die speziellste Aufsicht erforderlich sind; ein Betrieb dieser Art, um vortheilhaft zu sein, muss durch Privat-Interesse wesentlich unterstützt werden, auch in der Leitung das Maass von Freiheit der Bewegung vorhanden sein, welches einer Verwaltung für Staatsrechnung nie gegeben werden kann.“

nehmer Aktiengesellschaften vorzuziehen seien. Die Bedingungen des Ausschreibens sollten verschieden sein, je nachdem der Staat darauf Gewicht lege, ob er die grösste direkte Einnahme erzielen oder dem Publikum die niedrigsten Transportpreise sichern wolle. —

Sollten jedoch Privatbahnen gebaut werden, so solle der Staat die Richtung vorschreiben und die Bahnen beaufsichtigen, ferner die Tarife kontrolliren, dagegen die Gesellschaften verdienen lassen, so viel sie nur immer vermögen, also keine Maxima des Gewinnes feststellen, die doch nichts hülfen, sondern nur zu Luxusbauten führten.

Konkurrenz soll also nicht sein auf der Bahn, sondern für die Konzession, welche auf höchstens 25 Jahre zu vergeben sei, um im Falle schlechter Verwaltung die Konkurrenz anzuspannen. —

Obwohl die Gesetzgebung der ersten Zeit durch dieselben Anschauungen, wie sie *Camphausen* ausspricht, bestimmt war, stellte sich die Erfahrung mit ihnen in Widerspruch, welche eine thatsächliche Vereinigung von Weg und Transport in einer Hand zeigte. Zu diesen Thatsachen hatte die Freihandelsschule, als sie in den sechziger Jahren den Anspruch erhob, die Wissenschaft der Nationalökonomie zu vertreten, Stellung zu nehmen.

Otto Michaelis ist der bedeutendste Vertreter dieser Richtung. Gegen die im Laufe der Zeit im Eisenbahnwesen hervorgetretenen Missstände kann nach seiner Ansicht nicht der Staat helfen, sondern Herbeiführung von Konkurrenz. — Diese wird am besten durch eine Trennung der Funktionen in der Weise bewerkstelligt, dass die Eisenbahnverwaltung zwar die Fortbewegung ihrer Wagen besorgt, sie jedoch Frachtführern, die in freier Konkurrenz mit einander stehen, verpachtet. Ausser der Konkurrenz der Frachtführer sollen den Eisenbahnen selbst von andern Eisenbahnen Konkurrenz gemacht werden. *Otto Michaelis* ist der konsequenteste Denker der Freihandelsschule, denn er will die Mitwirkung des Staates selbst nicht zum Zwecke der Expropriation, sondern will die Expropriation von Seiten des Staates ersetzt sehen durch genossenschaftliche. —

Er ist es, dem wir das oben genannte „Gesetz“ des sich selbst Konkurrenz machenden Kapitals verdanken[39]). —

Wieder vergeht nahezu ein Menschenalter und nochmals hören wir fast mit denselben Worten die Trennung der Funktionen als Heilmittel der Schäden des Eisenbahnwesens.

Der Amerikaner *James Hudson* vermisst in der Schrift *„The Railways and the Republic“*, London 1886, im amerikanischen Eisenbahnwesen die Wirksamkeit der Konkurrenz. Denn erstens könne im lokalen Verkehr jede Bahn machen was sie wolle, zweitens seien zu wenig Mitbewerber, als dass man von Konkurrenz reden könne. Um die, diesem System anhaftenden Mängel zu heilen, macht er folgenden Vorschlag. — Man solle zwar nicht zum Staatsbahnsystem übergehen — da die Ueberlegenheit der Privatbahnen über die Staatsbahnen bedeutend sei und die in England und Amerika bestehende Theorie bestätige, dass in jedem Geschäftszweige Privatunternehmer mit freier Konkurrenz billigere und bessere Dienste leisteten als der Staat, und da auch wegen der Patronage ein Staatsbahnsystem für die Vereinigten Staaten ausser Frage stände — sondern man solle die Bahnen zu offenen Strassen machen mit Vorkehrungen für grösstmöglichste Geschwindigkeit verbunden mit Sicherheit.

„In this natural and legitimate division of the service lies the solution of the railway problem.“ [40]) Dagegen hält er es für ein Uebel, konkurrirende Bahnen zu bauen.

Es lohnt sich kaum, auf die verschiedenen Variationen ein-

---

[39]) Ein Kritiker der Freihandelsrichtung rühmt *Michaelis*, dass er den dankenswerthen Versuch gemacht habe, den unsinnigen Ausdruck „natürliches Monopol“ ganz aus der Wissenschaft loszuwerden. (Vierteljahrsheft 1872, p. 161.) — Ueber die verschiedenen Schriften von *Michaelis* über Eisenbahnpolitik siehe Literaturverzeichniss.

[40]) „Eine solche Trennung der Funktionen löst die ganze Frage“ hatte *Michaelis* gesagt (Viertelj. 1863, p. 7). — Es seien noch einige andere charakteristische Aeusserungen von *Hudson* mitgetheilt, p. 287 sagt er: „the policy of the railroads is to suppress the free action of economic law, denying the healthful influence ot competition.“ Dem stellt er (p. 311) den Satz gegenüber: „free and legitimate competition will secure the most lasting prosperity to the railways.“ Ehe die politische Korruption beseitigt sei — sagt er endlich — werde das tausendjährige Reich da sein „millenial stage in human progress“. — An *Hudson* schliesst sich an: *Kirkmann*, *„Railway Rates and Government Control“*, Chicago and New-York 1892.

zugehen, die diese Konkurrenzidee, die sogenannte Freiheit der Schiene hat[41]); es giebt zwar noch immer Leute, die behaupten, die Frage der Konkurrenz auf der Schiene sei noch nicht gelöst[42]); technisch mag sie vielleicht noch nicht gelöst sein, ökonomisch ist sie es bereits längst. Denn die Erfahrung mit denjenigen Verkehrsmitteln, wo eine Gebundenheit an eine Schiene nicht stattfindet, beweist deutlich genug, dass in jedem Zweige des Verkehrswesens die Konkurrenz zwar zunächst möglich ist, jedoch ökonomisch unzweckmässig[43]), dass sie daher durch faktische oder rechtliche Monopole aufgehoben wird.

---

[41]) Vgl. die Litteratur über die Frage der Konkurrenz im Litteraturverzeichniss.

[42]) Z. B. *Julius Jäger*, „*Die Eisenbahnkunde*“. München u. Leipzig 1887, p. 119.

[43]) Einige Thatsachen — gegenübergestellt einer Ueberschätzung der Wirksamkeit der freien Konkurrenz in vielen Gebieten des Wirthschaftslebens — hat *Gustav Cohn* bei Besprechung der Frage der Konkurrenz im Eisenbahnwesen (Untersuchungen u. s. w., Bd. 2, p. 378) mitgetheilt. Ihnen sollen hier noch einige Angaben aus dem Gebiete des Verkehrswesens angereiht werden, welche darauf hinweisen, dass die Konkurrenz im Verkehrswesen überhaupt nicht die segensreiche Wirkung hat, die eine Doktrin von ihr erwartet, und dass ihre Wirksamkeit nicht den Umfang hat, der gewöhnlich angenommen wird. Ueber die Preisschwankungen auf dem Meere sagt *A. de Foville*: „*La Transformation des Moyens de Transport etc.*“, Paris 1880: „Nulle part le jeu de l'offre et de la demande ne produit de plus brusques soubresauts“ (p. 159). — Ueber die Preisschwankungen auf Land- und Wasserstrassen siehe *Sax*. „*Verkehrsmittel*“. Bd. 1, p. 170 ff., Bd. 2, p. 12. — Ueber die „wilde„ Schifffahrt auf den französischen Kanälen und die demoralisirende Wirkung eines unorganisirten Verkehrs auf Flüssen siehe *Ewald Bellingrath*, „*Studien über Bau und Betriebsweise eines deutschen Kanalnetzes*“, p. 95—97. — Ueber die verschiedenen Versuche, die Konkurrenz für den Omnibusverkehr in Paris einzuführen siehe *Foville* a. a. O. p. 173; über die Verhältnisse in London, wo schon 1858 eine Gesellschaft ohne rechtliches Monopol mehr als die Hälfte der Omnibusse hatte, p. 175. Heute theilen sich drei bis vier Omnibusgesellschaften in den gewaltigen Verkehr. — In der Seite 28 cit. Schrift von *L. Aucoc* wird in Beilage D. gesagt, dass vor den Eisenbahnen die Messagerie nationale und Messagerie Lafitte et Gaillard in schönster Eintracht den Verkehr Frankreichs in Händen hielten. — Siehe auch *Dunoyer*, „*De la liberté du Travail*“. Paris 1845, p. 225, über die „Ferme générale des messageries“. — Ueber den Erie-Canal schreibt *Ritter von Gerstner*, „*Die innere Communikation der Vereinigten Staaten von Nordamerika*“, Wien 1842, Folgendes (p. 61): „Bei dem grossen Verkehr auf dem Erie-Canal und bei der grossen Zahl der Transporteurs sollte nothwendig eine Opposition und in Folge deren eine stete Erniederung der Frachtpreise eintreten. Um diesem vorzubeugen, vereinigen sich sämmtliche Transportgesellschaften jedes Jahr und entwerfen einen Frachttarif mit der gemeinschaftlichen Verbindlichkeit, sich genau nach demselben zu richten und weder einen höhern noch einen geringern Frachtlohn, als darin festgesetzt ist, zu fordern. Dieser Tarif wird dann gedruckt und an alle Kaufleute vertheilt. Bei diesem Frachttarif ist, analog dem Zolltarife, für verschiedene Artikel je nach ihrer Quali-

Wenn *Hudson* die Konkurrenz zur Heilung der Gebrechen des amerikanischen Eisenbahnwesens angewandt sehen will, so ist es sophistisch, die bestehende Konkurrenz nicht als solche zu betrachten. Die ganze Gesetzgebung müht sich vielmehr damit ab, die aus derselben entstehenden Uebel zu entfernen und ver-

tät und ihrem Werthe, ein verschiedener Frachtlohn festgesetzt, ferner ist der letztere auch nicht ganz den Entfernungen proportional." — Ueber die Zweckmässigkeit des Monopols auf Flüssen siehe *v. Studnitz*, *„Unsere Binnenschifffahrt"* Berlin 1882, p. 24 ff. Während der Personenverkehr auf dem Rheine von zwei Gesellschaften, der Köln-Düsseldorfer und der Rotterdamer besorgt werde, sei die Güterbeförderung und Schleppschifffahrt „im höchsten Grade zersplittert, was zur Folge hat, dass der verfügbare Ladungsraum und die vorhandene Dampfkraft nur ungenügend ausgenutzt werden können, so dass sich das Erträgniss für alle Betheiligten erheblich vermindert." . . . „Es ist indessen anzunehmen, dass im Laufe der Jahre die Gewalt der Dinge auch auf dem Rhein zur Konzentration des Betriebes führen wird." — Ueber das Schwanken der Preise auf dem Rhein siehe *„Jahresbericht der Central-Kommission für die Rheinschifffahrt 1884"*. München 1885, p. 58. — Die Kanalfrage ist in neuester Zeit wieder in den Vordergrund gerückt. — Ueber die Zweckmässigkeit der Zentralisation auch im Kanalverkehr vgl. *„Berathungen und Beschlüsse des zweiten internationalen Binnenschifffahrts-Kongresses zu Wien 1886"*. — Regierungsrath *A. Schromm:* „Ich gehe von der Ansicht aus, dass die Kanal-Gesellschaft, sei es als Pächterin oder als Eigenthümerin des Kanales, wenn sie gleichzeitig den Betrieb und die Instandhaltung in Händen hat, auf die billigste Weise den Wassertransport fördern wird (p. 33). Vgl. auch dessen Referat *„Organisirung des Binnenschifffahrts-Betriebes"*, Wien 1886. — Aehnlich Direktor *Philippi* (Dresden). — Ober-Inspektor *Marchetti:* „Was hier durch das Monopol angestrebt werden will, eine bessere Organisation des Betriebes, stramme Verwaltung, bessere Ausnutzung der Fahrzeuge und des Personals, das lässt sich, wie glänzende Erfahrungen zeigen, durch das Princip der Association, wobei gleichzeitig der vollkommen freien Konkurrenz noch immer ein genügender Spielraum verbleibt, in ganz befriedigender Weise erreichen." Vgl. auch dessen Referat. — Also Monopol oder Association! Wie mit letzterer die „völlig freie Konkurrenz" vereinbar ist, hat *Marchetti* nicht nachgewiesen. — Ja sowohl Thatsachen wie Erwägungen sprechen für Vereinigung des Kanalmonopols mit dem Eisenbahnmonopol zu zweckmässiger Verkehrstheilung in einer Hand. Vgl. *G. Cohn* a. a. O., vol. 2, p. 343 ff. — *Mosler*, *„Die Wasserstrassen in den Vereinigten Staaten von Amerika in ihrer kommerziellen und industriellen Bedeutung"*, Berlin 1877, p. 59 ff. über die englischen, französischen Kanäle, p. 66 über die amerikanischen. — *W. v. Nördling*, *„Die Selbstkosten des Eisenbahn-Transportes und die Wasserstrassen-Wege in Frankreich, Preussen und Oesterreich"*, Wien 1885, sagt in der Schlussbetrachtung: „Das Kanalmonopol — wenn es nicht vom Staate selbst geübt wird — ist aber unabweislich auf ein Kartell mit dem Eisenbahnmonopol hingewiesen" (p. 173). — *Carl Heuser*, *„Kanäle und Eisenbahnen in ihrer wirthschaftlichen Bedeutung"*, Berlin 1880, kommt zu dem Ergebniss, dass es rationell sei, Kanäle und Eisenbahnen zusammen in die Hände des Staates zu geben (p. 46). — Ja man darf noch einen Schritt weiter gehen. Nach dem Stande der Arbeiten (siehe Dr. *Stephan*, *„Weltpost und Luftschifffahrt"*, Berlin 1874 und *Joseph Pisko*, *„Die Luftschifffahrt der Neuzeit"* in „Unsere Zeit" 1885) ist es nicht unwahrscheinlich, dass die Luftschifffahrt in nicht zu ferner Zeit technisch so weit vorgeschritten sein wird, um für die Volkswirthschaft Bedeutung zu erlangen. Und falls die von *Pisko* aus der

mag es nicht wegen der Unlogik, die Konkurrenz beibehalten zu wollen[44]).

Ist daher der Monopolcharakter anerkannt, so entsteht die Frage, welche Stellung der Staat zu demselben einnehmen soll. Wir haben oben gesehen, dass die Anhänger der Freihandelsschule, wenn sie zu dieser Einsicht gelangen, eine Kontrole der Eisenbahnen durch den Staat verlangen.

Unter den Anhängern dieser Auffassung sei zur Charakteristik *J. R. Mc. Culloch* hervorgehoben, der — in der fünften Auflage seiner „*Principles of Political Economy*“ (London 1864) — das Gebiet des Eisenbahnwesens als eins von sechs Gebieten bezeichnet, in denen dem Staate gestattet sein soll, das leitende Princip, sich in die wirthschaftliche Thätigkeit nicht einzumischen, zu verlassen. Die Eisenbahnen haben ein faktisches Monopol und darum müsse man eine kräftige Kontrole ausüben, was leider bis dahin in England versäumt worden sei[45]).

Doch hofft er, dass die Zukunft noch Gelegenheit genug habe, das Versäumte nachzuholen. —

Auf ähnlichem Standpunkt steht von deutschen Freihändlern *Max Wirth*, der in seinen Grundzügen der Nationalökonomie 1859 ebenfalls anerkennt, dass die Bahnen Monopole besitzen, die sie missbrauchen können und dass daher der Staat berufen sei, ein Oberaufsichtsrecht auszuüben, also Mitentscheidung über Fahrpreise und Anordnungen zur Bequemlichkeit des Publikums zu haben[46]). Ja *Wirth* geht noch weiter. Für die Fälle, wo eine Bahn nöthig sei, ohne rentabel zu sein, solle der Staat, falls sich trotz Zinsgarantie keine Gesellschaft fände, den Bau selbst über-

Technik der Luftschifffahrt gewonnene Ansicht richtig ist, „es könnte die Aeronautik, sobald sie in das Stadium der Reife getreten sein wird, ein mächtiges Hilfsmittel der Post werden“, so kann man selbst für einen zukünftigen Luftverkehr die Herrschaft von Monopolen prophezeien.

44) Vgl. *A. B. Stickney*, „*The Railway Problem*“, Ch. XV, p. 140.

45) In folgenden Worten kritisirt er die englische Gesetzgebung: The English legislation has evinced a highly culpable inattention to the public interests and been discreditable to the intelligence of the country. — Vgl. auch Anmerkung 32.

46) Er führt die mit der Taunusbahn gemachten Erfahrungen an, die schlechtere Wagen und höhere Preise hatte, als alle Staatsbahnen, ohne dass die Regierung Macht hatte, dagegen einzuschreiten.

nehmen. — Im allgemeinen jedoch gilt für die Freihändler der Grundsatz, dass dem Staat die wirksame Aufsicht über das Eisenbahnwesen, nicht aber das Gewerbe des Frachtfuhrmannes gebühre. „It is the business of the state to govern, not to trade“[47]).

Sie widerstreben dem Gedanken, das Privat-Monopol durch das Staats-Monopol ersetzt zu sehen, nicht nur weil sie den Staat für unfähig halten, gerade Eisenbahnen zu verwalten, sondern auch weil sie befürchten, man könnte dadurch verleitet werden, der freien Konkurrenz auch noch andere Gebiete zu entreissen, und schnell zum Sozialismus gelangen. —

Als ein Vertreter dieser Ansicht sei *J. Jacqmin* genannt, der ihr in der Schrift *„De l'exploitation des Chemins de fer“*, Paris 1868, Ausdruck giebt[48]).

Wohin ihn sein doktrinärer Standpunkt führt, kann man daraus ersehen, dass er als ein Argument gegen Staatsbahnen die Thatsache anführt, dass die Zahl derselben beständig zurückginge; heute könnte ein Gegner der Privatbahnen sich seiner Beweisführung bedienen[49]).

Bevor wir die Freihändler verlassen und uns zu den älteren deutschen Nationalökonomen wenden, die sich mit der Frage der Eisenbahnpolitik befasst haben, sei es gestattet, Anschauungen zu erwähnen, die zwar kaum wissenschaftliche Bedeutung besitzen, jedoch von vielen Politikern, insbesondere Verwaltern von Eisenbahnen — man begreift leicht, warum — vertreten werden.

Es sind dies Anschauungen, welche zwar den Monopolcharakter der Eisenbahnen anerkennen resp. da, wo Konkurrenz noch vorhanden ist, das Aufhören derselben wünschen, trotzdem

---

[47]) Dieser Satz soll von *W. E. Gladstone* herrühren. (*M. M. v. Weber*, *„Privat-, Staats- und Reichs-Bahnen*, Wien 1876.)

[48]) „La mission de l'État est, selon nous, une mission de protection, de défense, de pondération, d'encouragement, de surveillance. Remplacer par une mission active cette tâche déjà si grande, substituer l'action de l'État à l'initiative privée, c'est, arriver rapidement, à la réalisation de certaines idées socialistes; l'État repartiteur des transports deviendrait repartiteur de la production et de la consommation, a. a. O. p. 32. — Aehnlich *Jules Simon*, *„la liberté“*, Paris 1859, 2. Aufl. p. 161.

[49]) „On peut donc déjà dire que l'exploitation par l'État diminue de jour en jour, et ce fait seul est un argument contre elle.“ A. a. O. p. 32.

aber ein Einmischen des Staates in die Angelegenheiten der Eisenbahnen für unnöthig erklären durch Annahme einer natürlichen Harmonie der Interessen der Eisenbahnen und des Publikums.

Für sie ist die Frage der Eisenbahnpolitik zusammengeschrumpft — was vom Standpunkte einer Eisenbahngesellschaft erklärlich ist — in die Frage der Tarifpolitik.

Ihre Annahme besteht nun darin, dass die Eisenbahnen im eigenen Interesse die niedrigsten Tarife festsetzen, ferner, dass die von ihnen geschaffenen Ungleichheiten im Interesse der Gesammtheit liegen.

In dem Verwalter der Englischen Great Western Bahn, *J. Grierson*, hat das Tarifprinzip der Privatbahnen „to charge what the traffic will bear“ einen überaus gewandten, scharfsinnigen Vertheidiger gefunden[50]). Indem er z. B. schildert, wie an die Privateisenbahnen zumeist sich diametral gegenüberstehende Forderungen gestellt werden, sucht er das Thörichte aller Forderungen darzuthun. Leicht wird derjenige von seinen Ausführungen geblendet, der nicht daran denkt, dass ja alle Politik niemals sich zum Zweck setzen und erreichen kann, Alle zu befriedigen und dass dieser für jede praktische Politik geltende Grundsatz auch auf die Eisenbahnpolitik anzuwenden ist.

Der Amerikaner *Adams* drückt diesen Gedanken in seinem Werke über Eisenbahnpolitik bei Besprechung des Belgischen Staatsbahnsystems aus, indem er sagt: „To satisfy every one always is a result not likely to be attained under any system or in any country[51]).“

Das Eine allerdings beweisen die Ausführungen *Grierson's*, dass es für den Staat ausserordentlich schwierig ist, in Rücksicht auf die zahlreichen sich widersprechenden Interessen, durch Einwirkung auf die Eisenbahnen die beste und gerechteste Gestaltung der Tarife herbeizuführen, nicht aber das Verfehlte einer solchen Einmischung überhaupt.

---

50) *J. Grierson*, „*Railway Rates: English and Foreign*“, London 1886.

51) *Ch. Francis Adams Jr.*, a. a. O., p. 100.

Werden von *J. Grierson* und Anderen die Interessen der Eisenbahnen einseitig vertreten, so stehen auf der andern Seite „Praktiker", welche den Monopolcharakter der Eisenbahnen anerkennen und anscheinend deshalb für Staatsbahnen eintreten, in Wirklichkeit aber, um von den Bahnen für gewisse Interessen Dinge zu verlangen, die sie niemals von Privatbahnen erreichen würden. Sie vergleichen mit Vorliebe die Eisenbahnen mit der Post und wollen die *Hillsche* Reform auf das Eisenbahnwesen übertragen sehen.[52])

Beide, die Eisenbahnverwalter und jene Utopisten gehen von demselben Punkte aus und kommen zu dem entgegengesetzten Ziele; die einen vertreten einseitig das Interesse der Eisenbahnen, die andern die der Reisenden.

Dass damit die Frage der Eisenbahnpolitik nicht erschöpft ist, ist jedoch leicht einzusehen. Die Stellung der Eisenbahnen zu dem Publikum ist nur die eine Seite der Frage, und hierbei kommen nicht nur die gerechtesten und billigsten Preise in Betracht, sondern die Frage der Bequemlichkeit und Sicherheit; die andere ist die Stellung der Eisenbahnen zu ihren Angestellten,[53]) und selbst wenn beide zur Zufriedenheit gelöst wären, bliebe die Stellung der Eisenbahnen zur Gesammtheit, ihre Macht als Staat im Staate übrig. Ist doch, um das Eine hier anzudeuten, die Eisenbahn im Stande, da, wo Freiheit der Tarifbildung besteht, die Zollpolitik des Staates nach Belieben zu durchkreuzen.[54])

---

[52]) Bekannt sind *Galt, Brandon, Perrot, Engel, Hertzka. Eduard Engel* geht in der Schrift „*Eisenbahnreform*", Jena 1888 von der Voraussetzung aus, dass die Entfernung einen verschwindend kleinen Einfluss auf die Gesammtkosten der Beförderung ausübt und stellt für Deutschland folgenden Tarif auf: Erste Zone 2 Mk., 50 Pf., 25 Pf; zweite Zone 4 Mk., 1 Mk., 50 Pf.; dritte Zone 6 Mk., 2 Mk., 1 Mk. — Aehnlich *Theodor Hertzka*, „*Das Personen-Porto*", Wien 1885.

[53]) Auch diese Frage ist von einem Vertheidiger der Privatbahnen zu Gunsten derselben beantwortet worden. In der Schrift „*The Working and Management of an English Railway*", London 1891, sucht *George Findlay* nachzuweisen, dass das Privatbahnsystem den Vorzug vor dem Staatsbahnsystem verdient. Er führt an, dass die Gesellschaften die Arbeiter billiger anstellten, als die Regierung es könnte, da letztere viele Rücksichten zu nehmen hätte, während die Gesellschaften die Arbeit als Waare betrachteten „dealing with labour as a marketable commodity, under the ordinary laws of supply and demand" (p. 235).

[54]) Vgl. *Fritz Krönig: „Die Differential-Tarife der Eisenbahnen, ihre Entwickelung, Bedeutung und Berechtigung*", Berlin 1877. — Ueber die Macht der Eisenbahn in anderer Hinsicht vgl. *Cohn* a. a. O., vol. II, p. 597 ff.

Wenn wir jetzt übergehen zu den älteren deutschen Nationalökonomen,[54]) so ist natürlich zuerst *List* zu nennen. Freilich kann man eigentlich nicht sagen, dass er von bestimmten Prinzipien ausgehend seine Ansicht über Eisenbahnpolitik gebildet hätte; nur ein Gesichtspunkt leitet ihn, dass ein gutes Eisenbahnnetz nicht durch Private hergestellt werden könne; im übrigen ist er jedoch so sehr vom Nutzen der Eisenbahnen durchdrungen, dass es ihm gleichgültig erscheint, wer sie baut, wenn sie nur gebaut werden.

Gleichfalls realistisch an gegebene Verhältnisse anknüpfend sind andere Schriftsteller, *Volz*, der in Baden, *v. Werner* der in Württemberg für Staatsbahnen eintritt.

Nebenius[55]) hatte zwar schon 1835 die Freiheit der Konkurrenz auf den Eisenbahnen als die Freiheit andere zu zermalmen oder von ihnen zermalmt zu werden bezeichnet, jedoch von der Uebernahme der Eisenbahnen durch den Staat als von etwas gesprochen, dem man ausweichen könne.[56]) Im Jahre 1837 trat er jedoch vor dem Untersuchungs-Komitee in Baden für Staatsbahnen ein.

Im Interesse der Landwirthschaft tritt *v. Thünen* in der Schrift *„Der isolirte Staat“*, für Staatsbahnen ein, damit die Güterfracht herabgesetzt werden könne[57]); er ist aber nicht für Herabsetzung der Personenpreise, da viele nur zum Vergnügen reisten, was eher besteuert als erleichtert werden solle.

Von Nationalökonomen aus der Jugendzeit des Eisenbahnwesens sei noch *v. Cancrin* genannt, der es für ein falsches System erklärt, grosse Eisenbahnen Privaten zu überlassen, oder gar Zinsen zu garantieren; die Regierung müsse vielmehr die Bahnen selbst übernehmen.

G. Hannsen ist gleichfalls für Staatsbahnen auf Grund der Erfahrungen, die bewiesen, dass unzählige Uebel entständen dadurch, dass die Eisenbahngesellschaften immer mehr zu Staaten im Staate heranwüchsen.

---

[55]) Siehe Litteraturverzeichniss.

[56]) *Nebenius, „Der Zollverein etc.“*, p. 178.

[57]) 2. Aufl. 1842, p. 83.

Rau widmet der Frage der Eisenbahnpolitik seine Betrachtung und ist der Ansicht, dass die Frage wer Eisenbahnen bauen solle, Staat oder Privatgesellschaften, streitig sei; er sucht aus der Erfahrung alles was sich für und wider sagen lässt, heranzuziehen; er führt sieben Gründe an und findet dann, dass die Bilanz für die Staatsbahnen sei.

Die erste Schrift, welche die Frage der Eisenhahnpolitik vom historischen Standpunkte auffasst, ist die 1853 erschienene Schrift: „*Die Eisenbahnen und ihre Wirkungen*“ *von Dr. Karl Knies.* Angedeutet findet sich die historische Auffassung freilich schon in einer kleinen 1842 erschienen Schrift von *Arzberger*, „*Eisenbahnen als Staats- und Gesellschaftsunternehmung*“, bei *Knies* jedoch zum ersten Male in voller Schärfe ausführlich dargestellt. Die Worte, die er über die absoluten Anhänger sei es des Privatbahnsystems, sei es des Staatsbahnsystems ausspricht, sind folgende:

„Die Freunde der Privateisenbahnen räsonniren gemeiniglich gegen eine als untauglich, tölpelhaft, nachlässig und fast bürgerfeindlich bewährte Staatsverwaltung mit einer von einem unersättlichem Fiskus dirigirten Bureaukratie und für eine Art ökonomischer Engel von Privaten, die ihren Vortheil nur Hand in Hand mit dem Gemeinwohl gehen lassen, immer wachsam und umsichtig auf die Forderungsmittel der Gemeinnützigkeit lauschen, immer einen Kreis edelster und klügster Direktoren an die Spitze stellen, keinen Rechnungsfehler begehen können und auch zu allem Guten die Hand bieten was vielleicht im Pflichtenheft nicht stipulirt würde.“

„Die Freunde der Staatseisenbahnen kennen gewöhnlich nur wohlmeinende, das Gemeinbeste immer vorab berücksichtigende Beamte, keinen Schlendrian des Gewohnheitsdienstes, keinen Unverstand im Amte; sie reden nur von einem rastlosen Geldhunger in dem Privatunternehmen, von einer Vergiftung der öffentlichen Moral durch die freie Konkurrenz, von dem wucherischen Spiel der Agiotage in dem Papiergeldwesen[58]).

---

[58]) A. a. O., p. 37—40.

Knies ist es ferner, der darauf hinweist, das der Eigennutz, auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, nur in geringem Masse eine Rolle spielt, weil die Eisenbahnunternehmer meist Aktiengesellschaften seien.[59])

Eins räumt er den Privatbahnen ein, dass ohne ihre Hülfe die Zahl der gebauten Bahnen geringer sein würde. Im übrigen aber hänge die Wahl des Systems von den Umständen ab.

„In dem wirklichen Leben entstehen noch immer Staatseisenbahnen und Privateisenbahnen, und in vielen Ländern nebeneinander, nur dass offenbar die Staatseisenbahnen im Vergleiche zu früheren Zeit mehr Terrain gewinnen.“

Indem er die wichtigsten Kulturstaaten mit einander vergleicht, findet er, dass in England, Nordamerika, der Schweiz, wo starke und tüchtige Privatindustriekräfte herkömmlich für die Lösung der grösten wirthschaftlichen Probleme thätig seien im Eisenbahnwesen das Prinzip der Freiheit herrsche, dass in Deutschland wo starke Regierungen und tüchtige Privatkräfte zu finden seien, das gemischte System vorhanden sei.

In Frankreich dagegen habe der Sieg einer geldgierigen spielsüchtigen Bourgeoisie über den guten Willen und die Einsicht der schwachen Regierung von Louis Philipp und weiterhin das Bestreben Napoleons sich die Klasse der Kapitalisten gewogen zu halten das eigenartige System des organisirten Monopols geschaffen.

Was *Knies* über die Aktiengesellschaften sagt, findet eine vorzügliche Illustration in einem Artikel der Edinburgh Review vom Oktober 1854 *„Railway Morals and Railway Policy“* in welchem die Bahngesellschaften mit demokratischen Gemeinwesen verglichen werden und an der Hand von Thatsachen bewiesen wird, dass alles was sich gewöhnlich gegen Demokratien anführen lässt auch gegen die Eisenbahngesellschaften gesagt werden könne.[60])

---

59) Wenn die Associés zu Millionen wachsen, leuchtet der Nebeltraum der Sozialisten in die Augen, bestehen sie aus Tausenden, wie bei Privateisenbahnen, so besteht der Eigennutz nur abgeschwächt“ (a. a. O., p. 44).

60) A. a. O., p. 42).

Im Sinne einer historischen Auffassung ist dann einige Jahre später der Artikel *„Eisenbahnen“* im Deutschen Staats-Wörterbuch von *J. C. Bluntschli* gehalten.

Nachdem *C. Glaser*, der Verfasser des Artikels,[61]) gegenüber gestellt hat, was zumeist für und wider die verschiedenen Eisenbahnsysteme vorgebracht wird, kommt er zu dem Ergebniss, dass die Frage der Eisenbahnpolitik sich nur aus den Verhältnissen eines jeden einzelnen Staates beurtheilen lasse und daher auch von den einzelnen Staaten in sehr verschiedener Weise entschieden worden sei.

Die Frage der Eisenbahnpolitik berührt fernerhin *Robert v. Mohl* in dem Werke, *„Die Polizei-Wissenschaft“*.

Er bezeichnet es als eine Uebereilung, den Grundsatz aufzustellen, dass der Staat den Privatkräften alle für dieselben geeigneten Unternehmungen im Zweifel zu überlassen habe.

Vielmehr habe erst eine genaue Untersuchung stattzufinden, dass die Privatbahnen alle wesentlichen Zwecke erfüllen und der Gemeinschaft keine Nachtheile aus der Ueberlassung von so wichtigen Einrichtungen erwachsen.

Hatte somit die historische Denkweise Wurzel gefasst, und hatte das Eisenbahnwesen in den einzelnen Ländern sich bereits so entwickelt, dass für eine historische Betrachtung genügendes Material vorhanden war, so galt es nun hieraus die Konsequenzen zu ziehen und eine wissenschaftliche Bearbeitung des Problems der Eisenbahnpolitik auf dem Wege historischer Erforschung der Entwickelung der Eisenbahnpolitik der einzelnen Länder vorzunehmen.[62])

Nahezu gleichzeitig erschienen (1874 und 1875) verschiedene Werke über die Geschichte der Eisenbahnpolitik Englands, Frankreichs und Preussens.

---

[61]) *„Deutsches Staats-Wörterbuch“*. Bd. 3, Stuttgart u. Leipzig 1858, p. 366 ff.

[62]) Schon *John Francis* gibt 1851 eine Geschichte der Eisenbahnpolitik Englands bis zum Jahre 1845 in seinem Werke *„A History of the English Railway; its Social Relations and Revelations 1820—1845“*, 2 vol., London 1851; abgesehen davon, dass der betrachtete Zeitraum noch nicht geeignet war, zu sicheren Schlüssen zu kommen, ist auch das Werk noch eine Mischung von allen möglichen technischen, biographischen und anderen Angaben. —

Die Eisenbahnpolitik Englands wurde behandelt von *Gustav Cohn* und *Charles de Franqueville.*[63])

Beide kommen zu dem Ergebniss, dass die Konkurrenz im Eisenbahnwesen seine Rolle ausgespielt habe. Die Prophezeiung des Kaptain *Bradshaw* bei der Berathung der Manchester-Liverpool-Bahn fand ihre Erfüllung: Die englischen Eisenbahnen wurden im Laufe der Entwickelung zu Monopolen ihrer Eigenthümer.

Beide schildern, wie die Verlegenheit, der wachsenden Macht der Eisenbahnen mit Kontrolmassregeln beizukommen, immer grösser wurde.

In die Zukunft der englischen Eisenbahnpolitik sehen beide Autoren daher mit wenig Hoffnung.

Die Möglichkeit, dass der Staat die Bahnen ankaufe und in eigene Verwaltung übernehme, sei in Folge der Mängel der englischen Verfassung und Verwaltung nicht vorhanden.

„Es wird kaum bestritten werden“ — sagt *Gustav Cohn* — „dass im heutigen englischen Staate und seiner Verwaltung erst mühsam ein Platz geöffnet werden muss, wo sich das neue Staatsbahn-Departement mit mehr als siebenzehntausend Meilen Eisenbahnen und mehr als Zweimal-Hunderttausend Beamten passend einfügte.“ [64])

Ein trübes Zukunftsbild malt *Charles de Franqueville,* der im zweiundzwanzigsten Kapitel die Zukunft der Eisenbahnen Frankreichs und Englands einander gegenüber stellt: „En France, un Monopole qui ayant été constitué de propos déliberé, a des contre-poids et présente de guaranties; en Angleterre, un monopole sans frein et sans limite qui se constituera, légalement ou non, ouvertement ou d'une façon occulte et auquel le pays se trouve livré sans défense et à jamais.“ [65])

Jedoch berührt *Franqueville* die Möglichkeit eines zu-

---

[63]) Siehe Litteraturverzeichniss.

[64]) *Cohn*, a. a. O., Bd. 2, p. 610.

[65]) *Ch. du Franqueville*, „*Du Régime des Travaux Publics en Angleterre*“. Paris 1875, 2. Aufl., p. 457.

künftigen englischen Staatsbahnsystems, indem er fortfährt: „Ou plutôt je me trompe, il y aura un remède, celui du rachat par l'État. Dans un long délai, peut-être, un jour viendra où cette solution, encore combattue par la majorité des Anglais, s'imposera comme une nécessité."

Gustav Cohn hat seinen Untersuchungen eine Ergänzung 1883 durch die Schrift: *„Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre"* gegeben. Die aus den Forschungen gewonnenen Ansichten hat er besonders in der Schrift: *„Der Staat und die Eisenbahnen"* dargestellt. Er steht auf dem Standpunkt der historischen Denkweise, die eine absolute Lösung der Frage ausschliesst.[66]) Er glaubt nicht, dass sich, mit einer abstrakten Diskussion, „in welcher jede Partei jeweilen für ihre Zwecke ideale Zustände postuliert, um zur Widerlegung der andern Partei auf die Realität derselben Zustände hinzuweisen,"[67]) ein Resultat erzielen lasse. Er hält daher eine Auseinandersetzung nur für möglich auf dem positiven Boden eines einzelnen Staates oder Reiches. In dem Verhältniss des Staates zu den Eisenbahnen sieht er: „wie in allen Aufgaben staatlicher Verwaltung, eine historische Entfaltung einmal der wirthschaftlichen Objekte dieser Aufgaben, dann der Verfassungs- und Verwaltungszustände des Staates selber[68])."

Die Entwickelung der französischen Eisenbahnpolitik wird geschildert von *Leon Aucoc* in der Schrift: *„Ueber die zur Entwickelung des französischen Eisenbahnnetzes angewandten Mittel."* (Deutsch von *Nördling*, Wien 1875.) In dieser und anderen Schriften stellt er die französische Eisenbahnpolitik in einen Gegensatz zur englischen und amerikanischen und lobt die

---

[66]) Von welchen Ansichten über die Aufgabe des Staates er ausgeht, zeigen folgende Worte: „Was nun staatliche Aufgabe sei, das sagt kein Lehrbuch, sondern das sagt das Kulturleben, sich wandelnd, sich erweiternd, jedes Menschenalter, jedes Jahr: in unsern Tagen sind es vor allem die grossartigen Umgestaltungen des Wirthschaftslebens, das man kennen muss, wenn man überhaupt von den konkreten Aufgaben des Staates reden will" (*G. Cohn*, *„Die Eisenbahnen und der englische Staat"*, „Im neuen Reich" 1874, p. 815).

[67]) *„Der Staat und die Eisenbahnen"*, „Volkswirthschaftliche Aufsätze" 1882, p. 91.

[68]) A. a. O., p. 58.

zielbewusste Klarheit der ersteren, während in England und Amerika sich trotz des Waltens einer unbeschränkten Konkurrenz die Entwickelung zum Monopole vollzogen habe und in Folge dessen die Gesetzgebung schrittweise, nicht ohne Schwierigkeiten, ein Aufsichtssystem schaffen musste, um bereits unleidlich gewordene Missbräuche hintanzuhalten.

Am deutlichsten wird der historische Standpunkt betont in der Schrift: *„Conférences sur l'Administration et le Droit Administratif“* [69]).

Die Geschichte der preussischen Eisenbahnpolitik wird behandelt in der Schrift von *Schreiber: „Die preussischen Eisenbahnen und ihr Verhältniss zum Staat 1834—1874“*, Berlin 1874.

Die Eisenbahnpolitik der Vereinigten Staaten fand zum ersten Male eine eingehende wissenschaftliche Prüfung durch *Charles Francis Adams Jr.*

In dem Werke *„Railroads, their Origin and Problems“* New-York 1878 [70]) giebt er eine anschauliche Uebersicht der Entwickelung der Eisenbahnpolitik in den wichtigsten Kulturstaaten, insbesondere den Vereinigten Staaten.

Er steht auf dem Standpunkte, dass eine absolute Lösung der Frage der Eisenpolitik ausgeschlossen sei. [71])

Indem er von dieser Ansicht geleitet wird, schildert er das Problem, wie es sich in England darstelle; 1872 sei dort zum ersten Male klar erkannt worden, dass die Eisenbahnen Monopolcharakter hätten, und es sei deshalb eine Kontrolbehörde geschaffen worden. Für England sei daher die Eisenbahnfrage erledigt, d. h. für einige Zeit. „It is quiescent, not dead“ ist seine Ansicht.[72])

---

[69]) Erste Aufl. 1869. Zweite Aufl., Bd. 3, 1882. Vgl. besonders p. 590. Bei *L. Aucoc* sind auch viele ältere Schriften über die Entwickelung des Eisenbahnwesens in den einzelnen Ländern angeführt, z. B. p. 249 ff.

[70]) Diesem Werke waren vorausgegangen kleinere Abhandlungen in der „North American Review“, z. B. *„the Railroad System“* (1867, p. 476 ff.), *„Railway Problems in 1869“* (1870, p. 116 ff.), *„The Granger Movement“* (1875, p. 394 ff.).

[71]) Not only is there a general railway problem for all countries but this problem has to be dealt with in a peculiar way in each country (a. a. O., p. 93).

[72]) A. a. O., p. 81.

Die Entwickelung in Belgien hat zu dem Staatsbahnsystem geführt, mit dem, wie *Adams* ausführt, das Volk im allgemeinen zufrieden ist.

In der Eisenbahnpolitik der Vereinigten Staaten unterscheidet er zwei Formen, die des Westens, wo staatliche Gewalt, des Ostens, wo das Prinzip der Oeffentlichkeit gegen die Schäden des Eisenbahnsystems wirksam seien.

Er vergleicht die Uebel im amerikanischen Eisenbahnwesen mit den politischen Zuständen Mexikos und Spaniens. Ein Cäsar oder Napoleon sei erwünscht, um dem verrotteten System ein Ende zu machen, in dem die Eisenbahnbeamten eine Art „Jockeys“ wären[73]).

Die Wurzel des Uebels ist nach *Adams* Darstellung die Konkurrenz; die Gesetzgebung war deshalb verfehlt, da sie dieselbe nicht zu vernichten strebte.

Ueber die Zukunft der Eisenbahnpolitik lasse sich nichts mit Bestimmtheit aussagen, da alles noch in Entwickelung begriffen sei, nur vielleicht das eine, dass das Eisenbahnsystem auf der einen, die Regierung auf der andern Seite sich bewusst oder unbewusst in der Richtung fortentwickelten, Fühlung zu einander zu gewinnen. —

Diesen Werken haben sich seitdem eine Reihe anderer angeschlossen, die das Problem der Eisenbahnpolitik vom historischen Standpunkte behandeln, und es sind eine Reihe theils selbständiger Schriften, theils Abhandlungen in Zeitschriften zu verzeichnen, die die Entwickelung der Eisenbahnpolitik in einzelnen Staaten schildern; besonders die Englische, Amerikanische, Französische Politik, die der deutschen Staaten, Oesterreichs und Ungarns ist eingehend behandelt worden[74]). Auch gewisse Einzelfragen haben

---

[73]) Aehnlich wie *Adams* hat *John M. Bonham*, „*Railway Secrecy and Trusts*“, New-York 1890, p. 45, die Behauptung aufgestellt, dass ehrliche Verwalter einer Bahn nicht mit anderen konkurriren könnten.

[74]) Siehe Litteraturverzeichniss. *M. Acworth* erhebt in der Schrift „*The Railways and the Traders*“, London 1891, gegen die englischen Nationalökonomen den Vorwurf, dass sie sich mit der Eisenbahnfrage nicht befassten. Er sagt: „a professor of political economy at Oxford or Cambridge would as soon think of publishing a treatise on grocers shops as on railways.“ Ein paar Seiten hätten ihr gewidmet

Bearbeitung gefunden, besonders ist in letzter Zeit die wichtige Frage des Tarifwesens vielfach erörtert worden. Das Werk von *Franz Ulrich: „Das Eisenbahntarifwesen im allgemeinen und nach seiner besonderen Entwickelung in Deutschland u. s. w.“*, Berlin 1886, ist hier in erster Linie zu nennen [75]). —

Herrscht so ein reges Leben auf dem Gebiete der Einzelforschung, die das Problem der Eisenbahnpolitik auf dem Wege historischer vorwiegend induktiver Methode zu lösen sucht, so sind noch diejenigen Nationalökonomen zu nennen, welche die aus der Geschichte gewonnenen Ergebnisse hauptsächlich als Beweise für aus dem Wesen der Eisenbahnen gefolgerten Sätze auffassen; sie sind wie oben angedeutet wurde, meist Vermittler zwischen Freihändlern und Sozialisten auf der einen Seite, der historischen Schule auf der anderen Seite. *Roscher* und *Emil Sax* sind die Vertreter auf der ersten, *Adolph Wagner*, *Rodbertus*, *Schäffle* auf der andern Seite. Einen ganz eigenen Standpunkt, wie in allen seinen Ansichten, nimmt *Proudhon* ein.

Es ist bezeichnend, dass die Frage der Eisenbahnpolitik in den Systemen der Nationalökonomie von *Roscher* in dem Bande *„Die Nationalökonomik des Handels und Gewerbefleisses enthaltend“* von *Wagner* in der *„Finanzwissenschaft“* erörtert wird [76]). —

Roscher sucht die Gründe für und wider die Staats- oder Privatunternehmungen gerecht abzuwägen, er erkennt eine Monopolähnlichkeit der Eisenbahnen an und sieht keinen Unterschied zwischen der Verwaltung durch Beamte einer Aktiengesellschaft

---

Sidgwick, *Jevons*, *Farrer*. Wenn man nun nachliest, was diese und andere Engländer über die Frage der Eisenbahnpolitik geschrieben haben, z. B. *Farrer* in dem Aufsatze *„Industrial Monopolies“* („The Quart. Rev.“ 1871, p. 461 ff.) und zum Theil wörtlich in der Schrift *„The State in its Relation to Trade“*, London 1883, Cap. XII, p. 109 ff., so ist das Ergebniss wirklich ein ziemlich dürftiges; dieser Mangel der englischen Litteratur ist wohl zu erklären aus dem Stande der Nationalökonomie in England. Vgl. *Cohn: „Die heutige Nationalökonomie in England und Amerika“*, Schmollers Jahrb. 1889.

[75]) Siehe Litteraturverzeichniss. Bei der Bedeutung des Tarifwesens behandeln jedoch fast alle Werke über Eisenbahnpolitik diese Frage gleichfalls eingehend.

[76]) Ganz kurz erwähnt *Roscher* die Frage in dem Bande *„Die Finanzwissenschaft enthaltend“*, Cap. 6. *„Handels- und Industriegeschäfte des Staates“*, § 28.

oder eines Staates. Die Eisenbahnen haben einen halb öffentlichen Charakter und dürfen daher keineswegs nach den gewöhnlichen Regeln der Privatindustrie beurtheilt werden. Der Staat hat vielmehr die Aufgabe, für Einheit des Verkehrs zu sorgen, — wobei die Neigung zu Fusionen beschränkt werden kann, — hat die ausserordentlich schwierige und wechselvolle Aufgabe, eine allen Ansprüchen genügende Tarifirung zu bewirken. Ein wesentlicher Unterschied zwischen Staats- und Privatbahn besteht nach *Roscher's* Ansicht nicht, ausser darin, dass die Staatsbahnen die Macht der Regierung ungeheuer verstärken; und darum sei das Staatsbahnsystem angebracht, wo Stärkung der Centralgewalt, das Privatsystem, wo Schwächung derselben zu wünschen wäre.

Dass eine wirklich wirksame Gesetzgebung und Aufsicht des Staates möglich sei, begründet er damit, dass das Maximum: „Expropriation aller Privatbahnen“ möglich sei. Während *Roscher* mit zukünftigen Möglichkeiten rechnet, um die Missstände der Privatbahnen zu beseitigen, und die Privatmacht nicht tadelt, sondern nur von einer ungeheuren Verstärkung der Regierungsmacht redet, so ist auf der andern Seite *Rodbertus* äusserst scharf in seinem Angriff gegen das Privatbahnsystem.

Er schreibt: „Der Staat habe zwei wirthschaftliche Machtmittel in frivoler Weise wie ein unmündiger Verschwender verschleudert: die Eisenbahn und die Banknote, ihrer innern Natur nach *res publicae* und Regalien, die nur der moderne Staat in seiner individualistischen Verirrung verkennen und zu Privatwirthschaftsmitteln missbrauchen lassen konnte[77]).“

Einen gemässigteren Standpunkt hat *Adolph Wagner* inne, der die Frage der Eisenbahnpolitik in seinem Lehrbuche der Finanzwissenschaft ausführlich behandelt[78]). Im Gegensatze zu *Roscher* ist er der Ansicht, dass „die Summe der materiellen Interessen und daher der ökonomischen und sozialen Macht, welche das Eisenbahnwesen in sich vereinigt, zu gross ist, als

---

[77]) Brief vom 8. Mai 1873 an den Architekten *H. Peters*. (*Adolph Wagner*: „*Rodbertus-Jagetzow über den Normalarbeitstag*“. Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft, Bd. 34, Jahrg. 1878. p. 359.)

[78]) *Adolph Wagner*, „*Finanzwissenschaft*“, 1. Theil, p. 661 ff. 3. Aufl. 1883.

dass die bürgerliche Gesellschaft diese Institution den Privatwirthschaften überlassen kann[79])."

Als Grundsatz der Eisenbahnpolitik für West- und Mitteleuropa und „im Wesentlichen überhaupt für die europäisch-amerikanische Welt" bezeichnet er daher den Uebergang zum Staatsbahnsystem, und zwar Staatseigenthum und Staatsverwaltung[80]), und glaubt, dass dieses Princip in nicht ferner Zeit in Deutschland, Oesterreich, Frankreich und Italien herrschen werde.

Schäffle tritt ebenfalls für Staatsbahnen ein[81]), will jedoch zur Vermeidung der Missstände einer bureaukratisch centralisirten Staatsverwaltung eine besondere Institution ins Leben gerufen sehen, eine „netzweise administrativ-repräsentative Specialorganisation"[82]).

---

[79]) A. a. O. p. 667. — Was z. B. die Zahl der Angestellten betrifft, so beschäftigten 1890 in den Vereinigten Staaten 60 Eisenbahngesellschaften etwa 241000 Personen; die preussischen Staatsbahnen 94027 Beamte und 183659 Arbeiter. (Sozialpolitisches Centralblatt v. Dr. *H. Braun*, Bd. 1. p. 64. 191, Berlin 1892.) Nach *Stickney* giebt es in den Vereinigten Staaten mehr als 125000 engl. Meilen Eisenbahnen, die über 7000000000 Doll. werth sind, eine jährliche Einnahme von 823000000 Doll. haben, über 334000000 Passagiere und 400000000 Tonnen Waare jährlich befördern „figures so large that they are hardly comprehensible." — A. a. O., p. 139.

[80]) A. a. O p. 698.

[81]) *Albert E. F. Schäffle*, „*Das gesellschaftliche System der menschlichen Wirthschaft*", 3. Aufl. 1873. Derselbe: „*Bau und Leben des sozialen Körpers*", Bd. 3, Tübingen 1878.

[82]) Die betreffenden Ausführungen lauten: „Die letzte höchste Phase der Entwickelung scheint gleichwohl nicht in der staatlichen Aufsaugung der grossen Verkehrsanstalten erblickt werden zu müssen." — Der Scylla des an Missständen reichen Spekulationsbetriebes stehe die Charybdis ebensogrosser, zum Theil noch grösserer Missstände der bureaukratisch centralisirten Staatsverwaltung gegenüber. — „Oeffentliche Anstalten freilich sollen die Telegraphen und die meisten Eisenbahnen in Ländern intensiven Verkehrs und dichter Bevölkerung werden und bleiben. Aber auf die Dauer nicht als Bestandtheile des politischen Central-Organismus, sondern als Glieder eines berufsanstaltlichen, besonderen Raumverkehrs-Organsystems der Gesellschaft, als Glieder einer grossen Institution, welche alle, nicht bloss die materiellen Transportinteressen durch weitere und engere, nach natürlichen Verkehrsgebieten verzweigte Vertretungen unmittelbar den Verkehrsämtern, mittelbar der Regierung und der Gesetzgebung gegenüber zur Geltung bringt. Als das Ideal der Organisation der Verkehrsanstalten erscheint uns die netzweise administrativ-repräsentative Specialorganisation". — („*Bau und Leben des socialen Körpers*", Bd. 3, 1878, p. 194. Aehnlich Zeitschrift für die gesammte Staatswissenschaft, Tübingen 1876.) — Wenn auch das Ideal *Schäffles* nirgends verwirklicht ist, so sind doch Schritte in der Richtung zu demselben gethan worden, in denen die preussische Staatsverwaltung voranging. Vgl. *von der Leyen*, „*Die Vertretung der wirthschaftlichen Interessen bei den Eisenbahnen*" (*Schmoller*, „Jahrb. f. Gesetzgebung etc.", 1888. p. 1071).

Emil Sax vereinigt noch mehr als die ebengenannten die Anschauungen verschiedener Richtungen. Er hält es für nothwendig, dass die Verkehrsmittel und damit also die Eisenbahnen der Regelung seitens der Gemeinschaft unterliegen, sieht jedoch in der Privatbahn ein Uebergangsgebilde zwischen Privat- und Gemeinwirthschaft, durch welches „unter den Formen der Privatwirthschaft gemeinschaftliche Zwecke realisirt werden". Er bezeichnet dieses Gebilde mit dem Namen: staatlich regulirte Unternehmung oder öffentliche Unternehmung[83]).

Danach sieht er keinen principiellen Unterschied zwischen dem Staatsbahnsystem und Privatbahnsystem. Aus folgenden Worten kann man seine Ansichten am besten ersehen.

„Die wissenschaftliche Behandlung der Frage kommt nach unbefangener Gegenüberstellung der Schwächen und der Vorzüge der Eigenverwaltung und der delegierten Verwaltung, nach Erforschung der Ursachen der einen und der andern in den bereits vorliegenden Erfahrungsthatsachen aus allen Ländern, sowie der daraus abzuleitenden Lehren hinsichtlich zweckentsprechender Regulirung von Privatbahnen und Vermeidung früher begangener Fehlgriffe, zu dem Ergebnisse: dass die Entscheidung nur für den konkreten Fall unter Anbetracht aller einschlagenden thatsächlichen Verhältnisse zu gewinnen ist, im allgemeinen aber unter der Voraussetzung wohl durchgeführter Regelung des Privatbahnwesens Pro und Contra sich bilanzieren dürften[84])." —

Ganz eigenartig sind die Ansichten von *P. J. Proudhon*, die er in dem Werke *„Des Reformes a opérer dans l'Exploitation des Chemins de fer"*, Paris 1868, niedergelegt hat[85]).

Er ist principieller Gegner der Staatsbahnen und Anhänger der Privatbahnen[86]).

---

[83]) Vgl. *Emil Sax*, *„Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirthschaft"*, Wien 1878/79, Bd. 1, p. 78. Aehnlich *Stickney* a. a. O. — *Sidgwick* unterscheidet in der Schrift *„The Principles of Political Economy"*, London 1883, p. 446 ff., zwischen „governmental agency" und „agency of large joint-stock companies".

[84]) *Emil Sax* Artikel: *„Transport- und Kommunikationswesen"* in *Schönberg*, *„Handbuch der politischen Oekonomie"*, 3. Aufl., Tüb. 1890, Bd. 1, p. 559.

[85]) A. a. O., p. 225 ff.

[86]) „Les chemins de fer sont tout à la fois des objets d'utilité publique et d'exploitation privée." A. a. O., p. 242.

Er macht jedoch einen Unterschied zwischen den Gesellschaften, wie sie sein sollten und wie sie wirklich sind.

Die Frage, ob die bestehenden Gesellschaften (les compagnies actuelles) ihre Aufgabe, der Gesammtheit zu dienen, erfüllten, beantwortet er mit einem energischen Nein[87]).

Die Kritik, die er nunmehr den Eisenbahngesellschaften zu Theil werden lässt, ist von einer Schärfe, wie sie sonst nur bei entschiedenen Gegnern derselben zu finden ist[88]).

Wenn man dem Lande heftige Revolutionen ersparen wolle — das sind seine Schlussfolgerungen — so müsse man die Gesellschaften reformiren, „dans le sens du bon marché, de la démocratie, du progrès et selon les principes d'une saine économie[89]). Worin diese Reformen bestehen sollen, lässt sich aus seinen Ausführungen nicht ersehen.

Um nun mit den Sozialisten zu schliessen, so hat *Marx* im Kommunistischen Manifest die Verstaatlichung der Eisenbahnen gefordert, so hat *Louis Blanc* dasselbe verlangt. In der Schrift „Organisation du travail“ entwirft er einen Gesetzesvorschlag, der folgendermaassen beginnt:

Article I. Il serait créé un ministère du progrès, dont la mission serait d'accomplir la Revolution sociale, et d'amener graduellement, pacifiquement, sans secousse, l'abolition du prolétariat.

Article II. Pour cela, le ministère du progrès serait chargé:

1⁰ de racheter, au moyen de rentes sur l'Etat les chemins de fer et les mines etc.

Dass die Sozialdemokratie Englands, der Vereinigten Staaten[103]) und der Schweiz die Verstaatlichung der Eisenbahnen fordern, ist die Konsequenz der sozialistischen Denkweise.

Bevor wir — am Ende der Darstellung der bisherigen Ansichten über die Frage der Eisenbahnpolitik angelangt — nunmehr die festen Ergebnisse für die Wissenschaft zusammenfassen, die im Streite der Meinungen erworbenen Kenntnisse, wollen wir

---

[87]) „Non, les compagnies actuelles ne sont pas constituées en harmonie avec les droits du pays et la destination des voies ferrées“ (a. a. O., p. 319).

[88]) A. a. O., p. 319. Als Entschuldigung für dieselben führt er jedoch an, sie seien das Produkt der allgemeinen Ignoranz auf dem Gebiete der politischen Oekonomie, p. 320.

[89]) A. a. O., p. 338.

Anmerkung 103 befindet sich auf Seite 40.

kurz die Entwickelung der Eisenbahnpolitik in den wichtigsten Kulturstaaten schildern.

In England, dem Geburtsland der Eisenbahnen, hat sich die Gesetzgebung im Anschluss an die Kanalgesetzgebung entwickelt; in einzelnen, von einander unabhängigen Private Acts erhielten die Eisenbahnen als spekulative Privatunternehmungen ihre Konzessionen. Durch Verschmelzung haben dieselben einem unsinnigen Wettbewerb ein Ende gemacht, so dass mächtige Monopolgesellschaften sich herausgebildet haben.

Alle Versuche, welche bisher gemacht worden sind, die staatlichen Aufsichtsrechte wirksam zu gestalten, sind vergeblich gewesen[90]).

In den Vereinigten Staaten ist zu unterscheiden die Eisenbahnpolitik der Einzelstaaten und der Union. Noch weniger als in England ist hier die Entwickelung unter staatlichem Einfluss vor sich gegangen; in unbeschränkter Freiheit haben sich die einzelnen Bahnen entwickelt. Die dadurch entstandenen Missstände sind in den Einzelstaaten sowohl, wie in der Union bisher vergeblich zu beseitigen versucht worden; die Versuche scheiterten, wie oben schon angedeutet, zunächst deshalb, weil man sich der Erkenntniss verschloss, dass die Konkurrenz im Eisenbahnwesen nicht wirksam sein könne. Durch die Massregeln zur Aufrechterhaltung der Konkurrenz (Verbot der Tarifverbände Pools) hat man nur die Entwickelung zur Centralisation in andere Bahnen gelenkt; statt des Tarifverbandes wird aller Wahrscheinlichkeit nach, überall wo sie noch nicht vorhanden ist, die desto festere Verschmelzung (consolidation) eintreten.

Das französische System ist bezeichnet worden als das System des organisirten Privatmonopols[91]). Die französische Regierung stellte, nachdem es ihr selbst nicht gestattet war, die Eisenbahnen in eigenen Händen zu haben, im Jahre 1842 einen Eisenbahnplan für das ganze Land auf, im Sinne planmässiger Centralisation. Die Regierung betheiligte sich am Bau; vom

---

[90]) Ueber den letzten Versuch durch das Gesetz von 1888 vgl. *Mange, „Les Tarifs Anglais et l'Application du Railway and Canal Traffic Act de 1888“* (Journal des Economistes, Mai 1893).

[91]) *M. M. v. Weber: „Nationalität und Eisenbahnpolitik“*, Wien 1876.

Staate beaufsichtigten Privatunternehmungen wurde der Betrieb übergeben. Die bestehenden Gesellschaften wurden unter Napoleon zu sechs grossen Gesellschaften verschmolzen, die jede ein besonderes Gebiet für sich besitzen. Da der Eisenbahnbau nicht im gewünschten Masse fortschritt, wurde 1859 der Unterschied gemacht zwischen altem Netz (ancien réseau) und neuem Netz (nouvéau réseau) und für letzteres den Bahnen Verzinsung des Kapitals verbürgt. 1878 wurde von Freycinet der Versuch gemacht, das Staatsbahnsystem zu schaffen, es wurden auch einige Staatsbahnen gebaut, doch im Ganzen blieb es beim Alten.

Im Jahre 1883 wurden mit den Gesellschaften weitere Verträge abgeschlossen und ihnen neue Zugeständnisse gemacht. Die staatliche Aufsicht ist in Frankreich in weitgehender Weise durchgeführt; ob die dafür gebrachten finanziellen Opfer im Verhältniss damit stehen, ist schwer zu entscheiden.

Von einer deutschen Eisenbahnpolitik kann man kaum sprechen, die Stärke des Partikularismus hat eine solche verhindert [92]; in den Einzelstaaten dagegen zeigt sich eine grosse Verschiedenheit. Im Anschluss an die herkömmliche Wegepolitik werden in Braunschweig, Württemberg, Baden, Hannover Staatsbahnen gebaut. In Preussen sind es politische Gründe, die zunächst zum Privatbahnsystem führen. Auf Grund des noch gültigen Gesetzes von 1838 wurde Aktiengesellschaften der Bau und Betrieb überlassen. Die Politik ist seitdem eine schwankende gewesen, bis seit 1878 mit Entschlossenheit zum Staatsbahnsystem gestrebt wird [93].

In den übrigen deutschen Staaten ist die Entwickelung eine ähnliche gewesen [94].

In Oesterreich fand zum Theil in Folge der Finanzverhältnisse eine schwankende Politik statt; gab es Zeiten, wo fast

---

[92]) Reichseisenbahnprojekt 1876.

[93]) Während 1879 von 18537 km 5255 km Staatsbahnen waren, waren 1892 von 26437 km 25063 km Staatsbahnen, nur 1394 km Privatbahnen.

[94]) Während 1879 von 33250 km 20433 km Staatsbahnen, 12817 km Privatbahnen waren, sind 1889 von 40981 km 36584 km Staatsbahnen, 4397 km Privatbahnen gewesen (Handwörterbuch der Staatswissensch., Bd. 3, p. 220).

alle Bahnen Staatsbahnen waren, so wurden sie zu Zwecken der Valuta-Regulirung verschleudert. In letzter Zeit ist das Staatsbahnnetz entwickelt worden.

In Ungarn ist man nach anfänglicher Planlosigkeit zum Staatsbahnsystem übergegangen, nur noch zwei Bahnen sind in Händen von Aktiengesellschaften.

In Russland herrschte bis 1881 gleichfalls kein System, einzelne Privatbahnen hatten eine grosse Machtstellung erreicht, so die Aktiengesellschaft von Petersburg-Moskau, die im Jahre 1887 der Regierung 15 Millionen Rubel zahlte, um ihre abgelaufene Konzession bis 1900 verlängert zu haben. Seit 1881 ist das Bestreben vorhanden, zum Staatsbahnsystem zu kommen[95]).

Von der Transkaspischen Eisenbahn, die der russische Staat unter Leitung von Annenkow bauen liess, wird behauptet[96]), sie sei nicht nur ausserordentlich billig, sondern auch schneller gebaut als irgend eine Bahn seit Erfindung der Schienenwege.

In Italien konnte in Folge der politischen Verhältnisse von einer Eisenbahnpolitik zunächst keine Rede sein, erst im Jahre 1885 wurde ein Gesetz erlassen, nach dem fast alle Bahnen Staatsbahnen sind, jedoch an drei Gesellschaften verpachtet wurden.

Der Staat hat sich zwar Oberaufsicht und Mitwirkung bei Feststellung der Tarife vorbehalten, doch blieben diese Bestimmungen bisher wirkungslos[97]). Von kleinen Staaten ist zunächst Belgien zu nennen, das erste Land, welches von Anfang an Staatsbahnen hatte und den deutschen Mittelstaaten als Vorbild diente. Später sind allerdings auch Privatbahnen zugelassen worden. Der Bau von Nebenbahnen erfolgt durch eine Gesellschaft unter strenger staatlicher Aufsicht, nach dem Gesetz von 1884 und 1885[98]).

In den Niederlanden bestanden erst kleine Privatbahnen;

---

95) Von 30000 km Eisenbahnen sind etwa 8000 km Staatsbahnen.

96) *Heyfelder*, „*Transkaspien und seine Eisenbahn*“, Hannover 1888.

97) Vgl. *v. d. Leyen*, Artikel „*Eisenbahnpolitik*“, p. 194.

98) Vgl. *v. d. Leyen*, Artikel „*Eisenbahnpolitik*“, p. 192.

1860 wurde der Bau eines grösseren Netzes von Staatsbahnen beschlossen, die, 1863 fertiggestellt, an eine Privatgesellschaft verpachtet wurde. Seit 1890 gehören fast alle Bahnen dem Staat, und sind an zwei Gesellschaften verpachtet[99]).

In der Schweiz ist es der Partikularismus der Kantone, welcher ein Staatsbahnsystem verhinderte. Verschiedene Male wurde auf ein solches hingewirkt, zuletzt 1891. Die Pläne des Ankaufs der bestehenden Privatbahnen scheiterten, doch wurde die Macht des Bundes gegenüber den Bahnen, sein Aufsichtsrecht gestärkt[100]).

Wenn man, im Hinblick auf diese grosse Mannigfaltigkeit der Erscheinungen fragt, welche gemeinsame Züge in allen Ländern und in jeder Eisenbahnpolitik vorhanden sind, welche Erkenntniss für die Frage der Eisenbahnpolitik aus allem, was wir über die Entwickelung und heutigen Zustände der einzelnen Länder wissen, geflossen ist, so ist zunächst festzuhalten, dass jede praktische Eisenbahnpolitik von dem Gedanken ausgehen muss, dass die Eigenart der Eisenbahnen aus technischen und ökonomischen Gründen höchstmögliche Centralisation verlangt. Wo daher eine solche im Eisenbahnwesen fehlt, ist anzunehmen, dass sich im Laufe der Entwickelung das Zweckmässige im Kampfe gegen das Unzweckmässige durchsetzt[101]).

Wenn daher noch heute in den Vereinigten Staaten von Amerika eine grosse Anzahl konkurrirender Eisenbahnen bestehen, so ist mit Sicherheit darauf zu rechnen, dass das Ende der Entwickelung ein ähnliches sein wird, wie es z. B. in England gewesen ist, nämlich die Schaffung von grossen Monopolmächten. —

Auch darüber besteht heute Gewissheit, dass man diese

---

99) Vgl. *v. d. Leyen, Artikel „Eisenbahnpolitik"*, p. 193.

100) Siehe Litteraturverzeichniss, ferner *v. d. Leyen*, p. 192. – Ueber die Eisenbahnpolitik anderer Staaten siehe a. a. O., p. 182 ff.

101) Schon 1875 sagte *Ch. Fr. Adams Jr.* im Hinblick auf die amerikanischen Erfahrungen: The simple truth is that competition, properly so called, among railways, except as a perturbing element, is impossible" (*„The Granger Movement"*, North. Am. Rev. 1875, p. 399).

Mächte nicht sich selbst überlassen darf, da sie dann — trotz der Lehre der Interessenharmonie — häufig mit dem Allgemeininteresse in Konflikt gerathen, in welchem sie infolge ihrer Machtstellung eine günstige Position besitzen. Damit hat jede Politik zu rechnen.

Zwei Wege giebt es, diese Mächte unschädlich und dem Gesammtinteresse dienstbar zu machen. Der erste besteht in der Verstaatlichung[102]) der Eisenbahnen, der zweite in der staatlichen Beaufsichtigung. Denn das hat die Erfahrung bewiesen, dass die Alternative: „Staatsbahn oder Privatbahn" schon deshalb keine so schroffe ist, weil es sich bei den Privatbahnen um Aktiengesellschaften handelt, bei denen, wie bei den Staatsbahnen, Beamte die Leitung in Händen haben. — Die meisten Gründe für oder wider ein bestimmtes System werden hinfällig, sobald man ohne Rücksicht auf bestimmte Staaten argumentirt. Jene oben angeführten Worte von *Knies* über die unbedingten Anhänger des Staatsbahnsystems oder Privatbahnsystems gelten noch heute; und nur im Zusammenhange mit den gesammten Verhältnissen eines Landes, insbesondere seiner Verfassung und Verwaltung darf die Frage der Eisenbahnpolitik beurtheilt werden.

[102]) Die Ergebnisse der Verstaatlichung werden sehr verschieden beurtheilt Vgl. *v. d. Leyen* z. B. Artikel „*Eisenbahnpolitik*", p. 178, welcher sagt, dass eine Umkehr zu einem anderen System wegen der Vorzüge vor jedem anderen System in Preussen undenkbar erscheint. *M. M. v. Weber*, der den Staatsbahnverwaltungen das etwas bedenkliche Lob werden lässt, ihnen sei die Verwaltung „geglückt" („*Privat-, Staats- und Reichsbahnen*", Wien 1876); dagegen z. B. *Findlay*, „*The Working and Managment of an English Railway*", Ch. XIV. London 1891.

[103]) In den Vereinigten Staaten giebt es zwei Parteien, welche dafür eintreten, dass der Staat Eigentümer sämtlicher Verkehrsanstalten sein soll, die „Socialist Labor Party" und die „National People's Party". Die erstere sagt in ihrem Programm (Platform, adopted at Chicago, Jll., October 12, 1889) darüber Folgendes: 2. The United States shall obtain possession of the railroads, canals, telegraphs, telephones, and all other means of public transportation and communication 3. The municipalities to obtain possession of the local railroads, ferries, water-works, gas-works, electric plants, and all industries requiring municipal franchises.

Doch auch die National People's Party (Platform adopted at Omaha Neb. July 4. 1892) sagt: We believe that the time has come when the railroad corporation will either own the people or the people must own the railroads etc. Ferner unter dem Titel Transportation: Transportation being a means of exchange and a public necessity the governement should own and operate the railroads in the interest of the people. The telegraph, telephone, like the post office system etc. etc. in the interest of the people.

Der Ursprung des Staatsbahn-
systems der Kolonie Victoria
(Australien).

Einleitung.

Bei einer Vergleichung der Erfolge, die man mit dem Beschreiten des einen der beiden Wege der Eisenbahnpolitik in den einzelnen Ländern erzielt hat, nämlich desjenigen der staatlichen Beaufsichtigung der Privatbahnen — gegenüber der besonders in der letzten Zeit in vielen Staaten erfolgten Verstaatlichung — findet man folgendes:

Verhältnismässig am besten ist die Staatsaufsicht in Frankreich gelungen*), am wenigsten in England[104]) und Amerika[105]), trotz der verschiedensten Versuche.

Für England und Amerika ist darum die Frage der Eisenbahnpolitik, das „Railway Problem" am wichtigsten, d. h. die Frage, wie man die bestehenden Übel beseitigen kann, wie man zu diesem Zwecke entweder zu einer genügenden Aufsicht oder zum Staatsbahnsystem kommen kann.

---

*) Vgl. dagegen *v. d. Leyen*, Art. „*Eisenbahnpol.*". p. 196, *Klöppel*, a. a. O., p. 423, *Ch. Waring: „State Purchase of Railways"*, Lond. 1887. — Interessant ist die Thatsache, dass oft Engländer das französische System, Franzosen das englische preisen. Z. B. schreibt *Charles Dunoyer* über das englische System: „ils n'ont ouvert ses routes que les unes après les autres, à mesure que le besoin s'en est fait sentir, et c'est ainsi qu' ils sont parvenus à créer chez eux le meilleur ensemble de voies de toute espèce, et, à tout prendre, le mieux distribué qu' il y ait probablement en aucun pays du monde („*De la liberté Du travail*", p. 293, Paris 1845. — Aehnlich „*Dictionnaire d'Economie Politique*" v. *Coquelin et Guillaume*, Artikel „*Monopoles*", vol. 2, p. 224. Paris 1854. — *Jules Simon*, „*La Liberté*", Paris 1859. vol. II, p. 161. — *Raudot* sagt a. a. O., § 7, es sei eine der Ursachen der Grösse Englands, dass es die öffentlichen Arbeiten von der Privatindustrie habe ausführen lassen. — *M. A. Chérot*, „*La concurrence en matière des chemins de fer*" (Journal des Economistes 1878 April, p. 248). — *Chadwick*, „*Results of Differens Principles etc.*" (Journ. of the Statistical Society, vol. 22, Sept. 1859, p. 385). — Vgl. auch *Cohn*, „*Untersuchungen etc.*", Bd. 2, p. 50 ff.

[104]) Schon 1838 schrieb *G. R. Porter*: „The laisser faire system, which is pursued in this country, to such an extent that it has become an axiom with the government to undertake nothing and to interfere with nothing which can be accomplished by individual enterprise, or by the associated means of private parties, has been pregnant with great loss and inconvenience to the country in carrying forward the railway system" („*The Progress of the Nation*". London 1836 ff. Sect. III, ch. 5. Railways, p. 70). Was er empfiehlt, Einsetzung einer Behörde von Sachverständigen zur Vorprüfung von Eisenbahnprojekten, ist später versucht worden und hat sich wirkungslos gezeigt. Vgl. *Cohn*, a. a. O., Cap. 4. Und dies war das Schicksal der meisten Eisenbahngesetze. — Verhältnissmässig günstig beurtheilt *Gneist*, „*Das Englische Verwaltungsrecht der Gegenwart etc.*", Berlin 1883/84, § 140, 143, die englischen Verhältnisse. Vgl. mit der Theorie, dass beim Auftreten von Missbräuchen die Handelskammern und Grossfrachtunternehmer für eine wirksame Erzwingung der gesetzlichen Pflichten Sorge tragen würden, den Aufsatz von *Mange* über das Gesetz von 1888 und die darin angeführten Thatsachen.

[105]) Während sich daher mit dem „Railway Problem" viele amerikanische Schriftsteller befassen, hat *Heinrich Semler* in der Schrift „*Die wahre Bedeutung und die wirk-*

Der Gedanke der genügenden Aufsicht ist darum so problematisch, weil bereits die Eisenbahnen eine so grosse Macht erlangt haben, dass dadurch die ohnehin grossen Schwierigkeiten der Aufsicht vermehrt werden; der Gedanke der Verstaatlichung, welcher oft aufgetaucht und erörtert worden ist[106]), ist in Amerika zumeist sofort abgewiesen worden; denn der Hinblick auf die Zustände der Staatsverwaltung, die Anstellung und Absetzung der Beamten mit dem Wechsel des Parteiregiments, genügte vollkommen, den Gedanken der Verwaltung der Eisenbahnen durch den Staat ausser Frage zu stellen[107]). Liegen in dieser Beziehung die Verhältnisse in England günstiger, so ist doch, wie aus den Arbeiten über die Englische Eisenbahnpolitik hervorgeht, ein Platz für ein Staatsbahnsystem nicht vorhanden und müsste erst mühsam geschaffen werden.

Ist somit besonders die Frage der Eisenbahnpolitik Englands von hervorragend praktischer Bedeutung, so ist sie doch zugleich auch von grossem wissenschaftlichem Interesse.

Denn da es sich gezeigt hat[108]), dass der Charakter der

---

liche Ursache der nordamerikanischen Konkurrenz in der landwirthschaftlichen Produktion", Wismar 1881, nur Lob für das amerikanische Eisenbahnwesen, Tadel für das deutsche.

106) So schon *Galt*, *„Railway Reform"*, London 1843. — In dem Artikel: *„Railways and the State"*, (The Quarterly Review, vol. 134, London 1873, p. 369 ff.) heisst es: „We have tried the „laisser faire" policy, and it has failed; we have tried a meddlesome policy, and it has failed also. We have now . . . to meet the coming day" (p. 391). — *Laing*, *„State Control"*. — *Parsloe*, *„The Railway Problem"*, (Fortnightly Review, April 1886). — *Charles Waring*, a. a. O. — Als im Jahre 1872 die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen in London erörtert wurde, sagte der Verwalter der Midland Bahn *Allport:* „Heaven keep us from Government management in this country". Und *Horatio Lloyd* fragte ironisch, ob der Staat etwa Nebel verhüten könne; die Verstaatlichung der Eisenbahnen in England sei eine Utopie (Journal Statistical Society, vol 36, 1873, p. 177 ff.). Vgl. auch *Gneist*, *„Das englische Verwaltungsrecht etc."*, Theil 2, Berlin 1884, p. 945.

107) *v. d. Leyen*: So lange die Vereinigten Staaten die Aufgabe nicht gelöst haben, fachlich gebildete, von dem Wechsel des Regierungssystems unabhängige Staatsbeamte an die Spitze der Staatsverwaltung zu stellen, so lange im Gegentheil über diejenigen Zweige der Staatsverwaltung, in welchen Beamte thätig sind, mit Recht die bittersten Klagen geführt werden, ist es ein Ding der Unmöglichkeit, zum Staatsbahnsystem überzugehen (*„Die nordamerikanischen Eisenbahnen etc."*, Leipzig 1885). Aehnlich *Dabney*, *„The Public Regulation of Railways"*, New-York 1889. — Dr. *J. A. Hill*, *„Das „Interstate Commerce"-Gesetz in den Vereinigten Staaten"*. (Jahrb. für Nationalök. u. Statistik, vol. 59, p. 739, Jena 1892).

108) Vgl. *Gustav Cohn*: *„Die englische Eisenbahnpolitik in Ostindien"* (Archiv für Eisenbahnwesen 1886).

englischen Eisenbahnpolitik sich ändert, sobald er den heimischen Boden verlässt, dass er in den Kolonien ein anderer ist als in Grossbritannien selbst, so ist die Frage nach der Art und den Gründen dieser Verschiedenheit von grosser wissenschaftlicher Bedeutung.

Denn wenn auch diejenige Ansicht genügend bewiesen zu sein scheint, welche den Ursprung des Privatbahnsystems Englands in den Mängeln der englischen Verfassungs- und Verwaltungszuständen sieht, gegenüber der Ansicht, welche ihn aus dem bewussten Waltenlassen der wirtschaftlichen Freiheit ableitet, so kann doch eine Untersuchung der Eisenbahnpolitik in den englischen Kolonien eine Ergänzung zur Kenntnis der englischen Eisenbahnpolitik liefern und zur Beurteilung ihrer Anlässe und Folgen dienen[109]).

Nun ist in allen englischen Kolonien in Australien das Staatsbahnsystem vorhanden; die Bevölkerung besteht fast ausschliesslich aus Engländern, die heimische Sitten und heimische Anschauungen, heimische Verfassung und Verwaltung auf den australischen Boden zu verpflanzen gesucht haben.

Eine Erweiterung der bisherigen Kenntnisse der englischen Eisenbahnpolitik in Australien, insbesondere des Ursprungs des Staatsbahnsystems, dürfte daher von einigem Nutzen sein. Ja selbst ohne jede Beziehung auf die englischen Verhältnisse ist die australische Eisenbahnpolitik für die Wissenschaft von Interesse wegen der Bedeutung Australiens als eines neuen und eigenartigen Gebietes volkswirtschaftlicher Untersuchungen.

Es ist noch nicht viel Zeit verflossen, seitdem Australien für die Nationalökonomie zum Beobachtungsfeld geworden ist. Das Interesse für diese Kolonien war bis vor kurzem nur auf kleine Kreise beschränkt und daher blieb die Kenntnis Australiens überaus mangelhaft[110]).

Was an Litteratur über Australien bis vor wenig Jahren

---

109) *Gustav Cohn*, a. a. O.

110) Siehe *Anthony Trollope*, „*Australia and New Zealand*“, London 1873, p. 265. *Charles Dilke*, „*Problems of Greater Britain*“, 2 vol., London 1890, Vorwort; ferner Bd. 2, p. 279.

vorhanden war, beschränkte sich hauptsächlich auf mehr oder minder subjektive Reiseberichte oder für Auswanderer berechnete, Land und Leute in verlockenden Schilderungen ausmalende Schriften.

Obwohl mit grosser Übereinstimmung von allen, die Australien bereist und ihre Eindrücke niedergeschrieben haben, die überraschende Schnelligkeit der Entwickelung aller Verhältnisse in den australischen Kolonien angestaunt wird, welche in wenigen Jahren Umgestaltungen mit sich brächte, die in den älteren Kulturländern erst in Jahrzehnten geschähen[111]), — so ist doch der Gang der Entwickelung und die durch dieselbe geschaffenen Zustände verhältnismässig wenig der Gegenstand wissenschaftlicher auf die Quellen zurückgehenden Untersuchung geworden[112]).

Die Arbeiterfrage, die heute im Vordergrunde des praktischen Interesses stehende soziale Frage, war es, welche zuerst in höherem Masse die Aufmerksamkeit auf Australien lenkte. Als man anfing, die Bestrebungen der Arbeiter der alten Welt lebhafter zu erörtern, die darauf hinzielen, ihre Lage, sei es durch die Kraft eigener Organisationen, sei es durch gesetzgeberische Massregeln, zu verbessern, und insbesondere die Frage des Achtstundentages in den Vordergrund der Beobachtung gerückt war, da verbreitete sich die Kunde von einem Arbeiterparadiese auf Erden, einem Lande, wo die soziale Frage gelöst wäre[113]).

Als dieses Land wurde Australien bezeichnet. Es wurde geschildert als Land von unerschöpflichem Reichtum, dessen wohlhabende Bevölkerung ein in jeder Hinsicht beneidenswertes Dasein führte.

---

[111]) Z. B. *Richard Oberländer*: „Wie man sich überzeugen wird, in Australien schreitet gleichsam die Zeit schneller als anderswo, und die Verhältnisse ändern sich binnen kürzester Frist" (*„Australien"*. Leipzig 1880). — *„Democratic Government in Victoria"*: Ten years in the quick Australian life are as fertile and as eventful as thrice ten in England (The Westminster Review, vol. 33, p. 492, 1868).

[112]) Siehe Litteraturverzeichniss.

[113]) Z. B. *Charles Dilke*, *„Problems of Greater Britain"*: „Victorian workers of all classes, and in some degree the workers of all the Australian colonies, now possess advantages which make Australia a workers' paradise. Bd. 1, p. 252.

Es dauerte nicht lange, dass der Widerspruch sich regte und Darstellungen der australischen Verhältnisse gegeben wurden, welche mit düsteren Farben malten. Man hörte dass ein heftiger Kampf zwischen Kapital und Arbeit stattgefunden hätte, in dem die Arbeit unterlag; man hörte dass in den Hauptstädten Schaaren von Arbeitslosen herumlungerten, man vernahm, dass die Kolonien weit über ihre Kräfte hinaus in Schulden steckten, dass grosse Banken zusammenbrachen und die allgemeine Lage eine sehr bedrückte sei[114]).

Um diese beiden, sich so widersprechenden Verhältnisse zu verstehen, muss man daran denken, dass bei allen jungen Kolonien ein beständig und schnell sich wiederholender Wechsel von allgemeinem Wohlstand und allgemeiner Depression beobachtet wird[115]). Nur eine historische, einen grösseren Zeitraum umfassende Betrachtung ist imstande, den wirklichen Gang der Entwickelung erkennen zu lassen.

Ergab sich so für die Nationalökonomie ein neues vielversprechendes Arbeitsfeld, so zeigte sich bald, dass Australien eine Fülle werthvollen Materials nicht nur für die Beurtheilung der sozialen Frage, sondern für alle Gebiete der Wissenschaft liefern kann.

Die Ursache dafür ist zu finden in den eigenartigen politischen und gesellschaftlichen Zuständen Australiens.

Denn obwohl die Bewohner jener Länder Engländer sind und die englischen Anschauungen und englischen Sitten mit herüber gebracht haben, so ist doch der charakteristische Zug aller australischen Verhältnisse, der besonders dem aus der Heimath kommenden Engländer auffällt, das ausgedehnte Gebiet staatlicher Einmischung und staatlicher Thätigkeit[116]).

---

[114]) Siehe Litteraturverzeichniss.

[115]) *Roscher*, „*Kolonien, Kolonialpolitik und Auswanderung*", 3. Aufl., 1885.

[116]) Vgl. „*Democratic Government in Victoria*": „The Government in Victoria is charged with duties which even a paternal despotism in the old counties would avoid. (The Westminster Review. vol. 33, p. 503, 1868. — Vgl. auch *Dale*, „*Impressions of Australia*", Ch. IV, 6, London 1889. — *Charles Henry Pearson* (früher Unterrichtsminister in Victoria) schreibt: „The settlers of Victoria, and to a great extent of the other colonies, have been men who carried with them the English theory of



Nicht nur dass der Staat zu Unterrichtszwecken, — Schulen, öffentlichen Bibliotheken, Museen, Kunstgallerien, Landwirthschaftlichen Schulen, Technischen Schulen, — wohlthätigen Zwecken, — Hospitälern, Asylen u. s. w. grosse finanzielle Beihülfe gewährt, so sind nicht nur Post und Telegraph, sondern auch Eisenbahnen und vielfach Strassenbahnen, Wasserwerke Staatseigenthum und in staatlicher Verwaltung.

Mit diesem von Engländern als staatssocialistisch bezeichneten Charakterzuge verbunden, ist der ausgeprägt demokratische.

Während in den äusseren Formen die englische Verfassung nachgeahmt worden ist, so ist dieselbe in demokratischem Sinne weitergebildet worden.

Die städtische Arbeiterbevölkerung insbesondere ist es, die in den Kolonien immer grössere Macht gewinnt und die Gesetzgebung in demokratischem Sinne beeinflusst.[117]) Gesellschaftliche Gegensätze, wie im Heimathland, bestehen kaum, da es nur Wenige giebt, deren Eltern nicht ihr Vermögen durch eigener Hände Werk erworben haben; weder sind viel übermässig Reiche noch Arme vorhanden; jene grellen Gegensätze der alten Welt fehlen.

Der Arbeiterstand hat sich eine Stellung errungen, wie er sie nirgend wo sonst besitzt; bei hohen Löhnen ist die Arbeits-

---

government: to circumscribe the action of the State as much as possible; to free Commerce and production from all legal restrictions: and to leave every man to shift for himself, with the faintest possible regard for those who fell by the way. Often against their own will the colonists have ended by a system of State centralisation that rivals whatever is attempted in the most bureaucratic countries of the Continent. The State employees are an important element of the population; the State builds railways, founds and maintains schools, tries to regulate the wages and hours of labour, protects native industry, settles the population on the land, and is beginning to organise systems of State insurance („*National Life and Character*". *A. Forecast*, London 1893).

[117]) In einem Artikel (der Monatsschrift „*The Nineteenth Century*", März 1893) *A Britisher's Impressions of America and Australia*", führt der *Earl of Meath* Beispiele für den demokratischen Charakter der Gesetzgebung in der australischen Kolonie New-Zealand an und spricht über die Herrschaft der arbeitenden Klassen folgende Worte (p. 512): „Having mounted the box-seat of State, and holding the reins of power in his hands, the „working man" wise in his generation, is determined to take such precautions as shall render it exceedingly difficult, if not impossible, for any rival to oust him from his position."

zeit kurz; der Achtstundentag ist im Princip anerkannt und besteht für einen grossen Theil der Arbeiterschaft praktisch.[118])

Die Vereinigung dieser zwei Charakterzüge, des socialistischen und demokratischen, sind es, welche Australien für die Nationalökonomie so interessant machen.

Wie sich in einem solchen Staatswesen nicht nur die Socialpolitik und Agrarpolitik sondern die Gesetzgebung auf allen Wirthschaftsgebieten entwickelt hat und weiter entwickelt, ist für die Wissenschaft von grösstem Interesse, und zwar nicht nur von theoretischem. Denn beweisen die Experimente Australiens auf der einen Seite jenen, die bei jedem Fortschritt in der Richtung eines Ausgleiches der socialen Gegensätze durch die Gesetzgebung ein „Unmöglich“ bereit haben, dass vieles möglich ist, was ihre Selbstsucht für undurchführbar hält, so zeigen sie auf der andern Seite die Schranken, vor denen man halt machen soll. Vor allem ist es theils wegen der nahen Verwandtschaft, theils wegen der in der Richtung zur Demokratie fortschreitenden Entwickelung willen, Grossbritannien, für welche die australische Gesetzgebung von grösster praktischer Bedeutung ist.

Australia tries for us experiments — so schreibt *Charles Dilke* in dem vielleicht besten Werke, welches über australische Verhältnisse Auskunft giebt — and we have the advantage of being able to note their success or failure before we imitate or vary them at home.[119])

Ist aus diesem Grunde, wie wir oben behauptet haben, die genauere Kenntniss der englischen Eisenbahnpolitik in Australien von Wichtigkeit für die Beurtheilung der Möglichkeit eines Staatsbahnsystems in England, so ist andererseits schon die blosse Thatsache, dass in einem demokratischen Staatswesen ein Staatsbahnsystem vorhanden ist, der Betrachtung werth; die Frage des Ursprungs, die Beobachtung der Probleme, zu der ein solches führt und der Mittel zu ihrer Lösung.

Die Frage des Ursprungs hat dann wiederum ein besonderes

---

118) Siehe Litteraturverzeichniss.

119) A. a. O., Bd. 1, p. 185. Aehnlich Bd. 2, p. 279.

Interesse deshalb, weil das englische Privatbahnsystem so vielfach als das dem englischen Volkscharakter entsprechende und aus dem bewussten Waltenlassen der wirthschaftlichen Freiheit entstandene angesehen worden ist[120]) gegenüber einer Anschauung, welche die Ursachen desselben in erster Linie in den englischen Verfassungs- und Verwaltungszuständen sieht.

Da nun in Amerika dieselben Charakterzüge des Mutterlandes, ja noch in ausgeprägterem Masse, sich wiederfinden[121]), so muss es überraschen, dass dieselben in Australien trotz seiner engeren Verbindung mit England fehlen.

Der Ursprung des Staatsbahnsystems in Australien ist daher auch von diesem Standpunkte aus zu betrachten[122]).

Es ist gewiss von historischem Interesse, die Geschichte der Eisenbahnpolitik der einzelnen auf australischem Boden befindlichen Kolonien zu verfolgen; jedoch die grosse Aehnlichkeit derselben, welche nur ganz geringe Verschiedenheiten aufkommen lässt, gestattet es, für die Beobachtung des Problems der Eisenbahnpolitik in dem oben angeführten Sinne, eine einzige Kolonie, welche als Typus der Entwickelung gelten darf, herauszugreifen.

Wenn wir daher zunächst die Entwickelung der Eisenbahnpolitik in der Kolonie Victoria ins Auge fassen wollen, so geschieht es, weil sie durch Natur und glückliche Umstände am reichsten begabt, am besten und schnellsten von allen Kolonien ihre Fähigkeiten hat entfalten können und darum von Anfang an in der Entwickelung auf allen Gebieten insbesondere der wirthschaftlichen Entwickelung, sowie in ihrer Gesetzgebung den anderen Kolonien vorangeeilt ist und ihnen zum Muster gedient

---

120) Vgl. *Jules Simon*, „*La Liberté*", Paris 1859, 2. Aufl., p. 168. — *Matthew Arnold:* „In England, where we hate public interference and love individual enterprise" („*Essays in Criticism*", London 1891, p. 33.

121) *Charles F. Adams Jr.*, „The fundamental principle of our political system, particularly the national system, is non-interference („*Railway Problems in 1869*", North Americ. Rev. 1870, p. 147).

122) Dr. *Lorenz v. Stein* sagt in dem Werke „*Handbuch der Verwaltungslehre*", 2. Th., 3. Aufl., 1888, p. 381: „Die Frage nach Privatbahnen und Staatsbahnen ist zunächst eine specifisch deutsche; die übrigen Völker kennen sie entweder gar nicht oder haben sie erst von dem deutschen Eisenbahnwesen aus in sich aufgenommen.

hat. Ihr, der „go-ahead“ Kolonie, soll darum vorwiegend unsere Betrachtung gewidmet sein.

Nachdem wir daher eine kurze Schilderung Australiens bis zur Mitte dieses Jahrhunderts und der Anfänge des Eisenbahnbaues in Australien bis zum Erlass des ersten Eisenbahngesetzes gegeben haben, wollen wir uns der Kolonie Victoria zuwenden, ihre wirthschaftliche Entwickelung, ihre politischen Institutionen kurz beschreiben, um dann die Eisenbahnpolitik in Victoria zum Hauptgegenstand der Untersuchung zu machen. Und da das in Victoria bestehende Staatsbahnsystem nicht von vornherein dagewesen ist, sondern sich erst im Laufe der Zeit herausgebildet hat, so wollen wir im ersten Theile nnserer Arbeit den Ursprung des Staatsbahnsystems, im zweiten den Ausbau und die Verwaltung desselben bis zur Gegenwart schildern.

Kapitel I.

Die Geschichte Australiens bis zum Auftauchen der ersten Eisenbahnprojekte (1846).

Australien wurde von Portugiesen und Spaniern am Anfange des siebzehnten Jahrhunderts entdeckt, jedoch wurde von ihnen nicht der Versuch gemacht, das entdeckte Land zu erforschen; die Holländer, die an ihre Stelle traten, und von Java aus eine Reihe von Entdeckungsfahrten unternahmen, besuchten zwar grössere Küstenstrecken und gaben dem gefundenen Lande den Namen Neu-Holland, aber keine Kolonisation war die Folge ihrer Fahrten; am weitesten war *Abel Tasman* vorgedrungen und hatte 1642 die südlichste Spitze der Insel entdeckt, die er nach seinem Auftraggeber, dem Generalgouverneur *Antonio van Diemen* Vandiemensland benannte und welche heute die englische Kolonie Tasmania ist; auch nach der Westküste von Neuseeland war er gekommen.

Dann folgt mehr als ein Jahrhundert, in welchem für die Erforschung Australiens fast nichts geschah und erst 1764, ein Jahr nach dem Frieden von Paris, wurden von England zwei Schiffe nach der südlichen Halbkugel auf Entdeckungsreisen ausgesandt.[1])

---

[1]) „Nichts kann mehr zur Ehre unserer Nation als Seemacht beitragen — so heisst es in der Instruktion des Kommandeurs derselben (Commodore Byron) — zur Würde der Krone Grossbritanniens, und der Beförderung von Handel und Schifffahrt, als Entdeckungen von bisher unbekannten Ländern zu machen.“ *John Richard Green*, *„History of the English people“*. London 1877. Deutsch von *Kirchner*, Berlin 1889.

Diese Fahrten blieben jedoch erfolglos.

Im Jahre 1768 wurde *James Cook* nach Tahiti gesandt, um den Durchgang der Venus zu beobachten und durchsegelte von dort den Stillen Ocean, bis er Neuseeland erreichte, dann setzte er die Fahrt nach Nordwesten fort und kam an die Ostküste von Neuholland, die er wegen der Aehnlichkeit mit dem heimischen Gebiete Neusüdwales benannte.

Ueberall wo *Cook* landete, nahm er von dem Grund und Boden im Namen der Britischen Krone Besitz. Er unternahm noch zwei andere Reisen, und seit dieser Zeit ist England im Besitze Australiens geblieben; französische Versuche sich ebenfalls festzusetzen, blieben ohne Erfolg.

Die späteren Ergänzungen der noch lückenhaften Kenntnisse der Küsten Australiens, besonders im Süden und Nordwesten und des Innern des Festlandes, fallen bereits in eine Zeit, wo die Kolonisation Australiens begonnen hatte.

Die Veranlassung zu derselben wurde durch die Losreissung der nordamerikanischen Kolonien gegeben. An Stelle Amerikas dachte *Pitt* einen neuen Staat zu gründen, der den Verlust der alten Kolonien ersetzen sollte.

Nun hatte mit der Anerkennung der Souveränität der Vereinigten Staaten im Jahre 1783 die Möglichkeit aufgehört, die Sträflinge Englands nach Amerika zu deportieren, und so sollten an Stelle Amerikas jene soeben entdeckten Länder treten. —

Wenn auch *Cook* dieselben sehr günstig geschildert hatte, so war es doch nicht zu erwarten, dass Kolonisten in grösserer Zahl freiwillig und auf eigene Kosten nach jenen so fernen Gestaden ziehen würden und besonders bloss auf die Aussagen eines einzigen Mannes hin, und darum dachte *Pitt* durch die Sendung von Sträflingen einen Anfang zu schaffen, bis man genauere Kenntniss vom Charakter des Landes und seiner Bewohner haben würde.

Die Zustimmung des Parlamentes wurde 1787 erlangt und bereits im folgenden Jahre landete der Gouverneur, dem die Gründung der Kolonie Neusüdwales und fernere Verwaltung

anvertraut war, Gouverneur *Arthur Philipp,* mit einer Flotte von 11 Schiffen in Australien.[2])

Die von *Cook* als sehr günstig geschilderte Botany Bay wurde sofort als völlig ungeeignet wieder verlassen und der nahe Port Jackson aufgesucht „der beste Hafen in der Welt“, wie ihn der Gouverneur bezeichnete.

Die geeignetste Bucht nannte *Philipp* nach dem Staatssekretair Lord *Sydney,* der besonders für die Kolonisation Australiens gewirkt hatte, Sydney Cove und gründete daselbst die Stadt Sydney.

Mit prophetischem Blicke sah damals Gouverneur *Philipp,* als er die britische Flagge am Hafen von Sydney aufhisste, die glänzende Zukunft Australiens voraus.

Bevor wir nun weiter verfolgen, wie aus diesen ersten Anfängen die australischen Kolonien erwachsen sind, ist es geboten und zum Verständniss dieser Entwickelung nöthig, auf die Verfassung Grossbritanniens und die dadurch bedingte Methode der Verwaltung der englischen Kolonien einzugehen [3]).

Die Wurzel aller gesetzgeberischen, verwaltenden und richterlichen Befugnisse liegt in der Souveränität der Krone.

Während sie zunächst von der Krone selbst ausgeübt werden, schafft das Anwachsen der Staatsaufgaben den Rat, der nach und nach eine unabhängigere Stellung erhält, bis er mit dem Wachsen der Macht des Parlaments unter die Kontrole der Volksvertretung geräth, obwohl er dem Namen nach im Dienste der Krone bleibt. Dieser der englischen Verfassungsgeschichte eigene Zug findet sich besonders in der Geschichte der Kolonialverwaltung wieder.

Die Macht des Parlamentes war bereits sehr gestiegen, ohne dass es an der Verwaltung der Kolonien Antheil nahm.

Freibriefe der Krone, nicht Parlamentsgesetze waren die

---

[2]) Er hatte 10 Civilbeamte mit sich, 212 Soldaten, 45 Soldatenkinder und Frauen, 80 freie Ansiedler und 683 Sträflinge.

[3]) Vgl. *C. Jenks,* „*The Government of Victoria*“, Ch. 1, London 1891. — Siehe auch Litteraturverzeichniss. — *Gneist,* „*Das englische Verwaltungsrecht der Gegenwart u. s. w.*“, Berlin 1883/84.

Basis der Selbstverwaltung von Kolonien wie Virginia, Maryland, Pennsylvanien; und durch Eroberung erworbene Dependenzen wurden als Crown estates (Domänen) verwaltet.

Die Verwaltung der Kolonien wurde unmittelbar nach der Restauration der Stuarts zwei Körperschaften übergeben, die Karl II. eigens zu diesem Zwecke geschaffen hatte.

Der Council of Trade erhielt die Instruktion, den allgemeinen Zustand der Foreign Plantations zu überwachen (to consider) und sich dabei von dem Rathe des Council of Foreign Plantations leiten zu lassen; dieser hatte die specielle Aufsicht der Kolonien. Er hatte mit den Gouverneuren in regelmässiger Korrespondenz zu stehen, Rechenschaftsberichte zu fordern, Beschwerden anzuhören und dem Könige vorzutragen; das Auswanderungswesen und die Deportation[4]) unterstand ihm; kurz, er hatte für eine gute Verwaltung der „Foreign Plantations" Sorge zu tragen. —

Diese 1660 geschaffenen Körperschaften wurden 1672 in den Council of Trade and Plantations vereint; doch bereits nach drei Jahren wurde diese Behörde wieder abgeschafft und erst 1695 von Wilhelm III. wieder ins Leben gerufen, indem zugleich die Rechte desselben durch Vorschlagsrecht der Gouverneure und Beamten erweitert wurden; ferner hat sie die Gesetze, die königliche Sanktion erhalten sollen, zu prüfen. —

Der Befreiungskrieg der Amerikanischen Staaten gab den Anlass, die Behörde abzuschaffen, und die Kolonisation Australiens zur Schaffung einer neuen.

Als Komittee des Privy Council wird 1786 eine Behörde von 18 Mitgliedern ins Leben gerufen, welche, unter dem Namen Board of Trade bekannt, sich allmählich zu einer unabhängigen Behörde entwickelt.

Wichtiger jedoch als diese Behörde und einflussreicher auf die Verwaltung der Kolonien ist das Colonial Office.

Schon in den ältesten Zeiten gab es Beamte, die die Korrespondenz des Königs zu führen hatten und Kings Secretaries

---

[4]) „The transportation of noxious and unprofitable persons".

hiessen. Zuerst war ihre Berufung gelegentlich, ihre Zahl und ihr Rang unbestimmt, in der Zeit von 1540—1768 waren es zwei, der „First“ und „Second“ oder „Northern“ und „Southern“.

Sie hatten nach der ursprünglichen Vollmacht den König zu den Sitzungen des Oberhauses zu begleiten, und sonst abwechselnd im Ober- und Unterhause zu sitzen; ferner haben sie bei allen Versammlungen des Privy Council zugegen zu sein. Ihre Macht wuchs in diesem Zeitabschnitt. Schon am Beginn des 17. Jahrhunderts heissen sie Principal Secretary of State; aus persönlichen Beamten des Königs waren sie Staatsbeamte geworden. —

Im Jahre 1768 wird ein dritter Sekretär, der Secretary of State for the Colonies, eingesetzt, und seine Berufung mit dem Anwachsen des Geschäftes der Kolonien (Colonies and Plantations) begründet. Dem Verluste der amerikanischen Kolonien folgt die Aufgabe dieses Amtes; das (Ministerium des Innern) Home Office übernahm die Geschäfte und führte sie bis zum Jahre 1801, dann wurden sie dem 1794 geschaffenen Kriegsdepartement übergeben, dessen Chef nunmehr „Secretary for War and the Colonies“ hiess.

Diese Verbindung blieb bis zum Jahre 1854 bestehen, wo sie endgültig gelöst wurde. Seitdem steht die Verwaltung der Kolonien unter dem Colonial Office mit dem Secretary of State for the Colonies an der Spitze, mit Ausnahme Indiens, für die das India Office besteht.

Die ursprüngliche Praxis der Sekretaire, im Parlamente zu erscheinen, hatte nach der Revolution zu der Maxime geführt, dass sie Mitglieder des Parlamentes sein müssten; obwohl kein Gesetz die Krone zwingt, ein Parlamentsmitglied zum Secretary of State zu machen, ist es doch faktisch in diesem Jahrhundert so gewesen, und er war zugleich meistens Mitglied des Ministeriums. Das Parlament nimmt an der Verwaltung der Kolonien durch Fragen an den Secretary theil; ist er Peer, so ist der Under Secretary aus dem Unterhause gewählt, so dass die Fragestellung stets möglich ist.

Das Recht, für die Kolonien Gesetze zu geben, wurde von

dem Parlament im Jahre 1766 in Anspruch genommen und seitdem oft ausgeübt.

Der Gang der Gesetzgebung und Verwaltung der Kolonien ist demnach folgender: Alle Gesetze, die in den Kolonien erlassen werden, kommen zuerst an den Secretary of State und alle Fragen der Verwaltung werden in seinem Office zunächst berathen; er ist, wie wir gesehen haben, nominell Diener der Krone, reell Diener des Parlaments und hat Sitz im Ministerium.

Er übergiebt die Angelegenheit sodann der Krone, und diese ertheilt ihre Sanktion, nachdem sie den Gegenstand dem Privy Council zur Berathung überlassen hat.

Das Komitee des Privy Council, welchem diese Aufgabe zufällt, ist das Board of Trade.

Da seit den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts der Präsident des Board of Trade stets ein dem Parlament verantwortlicher Minister war, so hat schliesslich das Parlament die Herrschaft über die Angelegenheiten der Kolonien erlangt. Doch hat wiederum im Laufe der Zeiten diese Herrschaft dadurch an praktischer Bedeutung verloren, dass die Kolonien zu grösserer Selbstständigkeit herangewachsen sind. Ein nennenswerther Einfluss des Britischen Parlaments auf die Gesetzgebung und Verwaltung der australischen Kolonien ist daher heute nicht mehr vorhanden.[5])

Als Neusüdwales gegründet wurde, lag daher die Verwaltung der Kolonieen in den Händen des Home Office und die Frage war zu lösen, welchen Organen es die neue australische Kolonie anvertrauen sollte. Bei der eigenthümlichen Art der Gründung der Kolonien durch Sträflinge (wie sie Grossbritannien bishin nicht gekannt hatte) war die Entscheidung nicht schwer.

Hatten in Amerika Lieferanten die deportirten Sträflinge

---

[5]) Eine sehr interessante Geschichte der Beziehungen des Home Government zu den Regierungen in den Kolonien giebt *Alpheus Todd*, *„Parliamentary Government in the British Colonies“*, Boston 1880.

an Kolonisten als Arbeiter geliefert, so gab es in Neusüdwales keine freien Kolonisten, welche Arbeiter wünschten und es war erst eine Gesellschaft zu schaffen.

Es war demnach eine Regierung geboten, die eine strenge Aufsicht über die Sträflinge führen konnte und zugleich für das Gedeihen der Kolonie sorgen musste; auch die grosse Entfernung Australiens war zu berücksichtigen.

Ein Gouverneur, mit absoluter Macht ausgestattet und der militairischen Hilfe versehen, seinen Willen zu erzwingen, musste darum mit der Verwaltung betraut werden; zugleich ein Mann, der die Fähigkeit besass, die Entwickelung der jungen Kolonie nach jeder Richtung hin zu befördern.

Alles, was man von ihm verlangen konnte, um die absolute Macht ungefährlich zu machen, war, dass man ihn auf die Gesetze, die sich auf „Trade and Plantations“ beziehen, vereidigte, doch sonst hatte man ihm völlig freie Hand zu lassen.

Er hatte alles zu thun, er war nicht nur Viceregent mit der Macht über Leben und Tod, sondern er hatte sich um die geringfügigsten Angelegenheiten zu kümmern. Ihm lag es ob, für Nahrungsmittel und die zum Leben nöthigen Dinge zu sorgen, Land zu vertheilen, Strassen zu bauen, Werften, Baracken, Häuser zu bauen, Vieh zu züchten, Agrikultur und Industrie zu befördern; kurz alle Gesetze und Verordnungen, alle Sorge und Vorkehrungen für das gute Gedeihen der Kolonie hatten von ihm auszugehen.

Dieses militairische und absolute Regiment des Gouverneurs, das unter den gegebenen Verhältnissen durchaus nöthig war, hat eine Generation lang, bis zum Jahre 1823 gedauert, und die Nachwirkungen desselben machen sich noch heute bemerkbar.

Die Centralisation und die grosse Anzahl staatlicher Aufgaben, die dem englischen Beobachter im Gegensatz zu den heimischen Verhältnissen so besonders auffällt, ist wohl hauptsächlich eine Folge jener Verhältnisse.

Die Gewohnheit, alles von der centralen Regierung verwaltet zu sehen, hat unter veränderten Umständen die Tendenz geschaffen, der australischen Regierung Aufgaben zu überweisen,

die im heimischen Staat Grossbritannien nicht in den Aufgabenkreis der Regierung gehören [6]).

Da die Geschichte Australiens in weiteren Kreisen, wie oben erwähnt, wenig bekannt ist, erlaube ich mir hier für diese eine Einschaltung zu machen, die möglichst kurz die wichtigsten Vorgänge in dieser ersten Periode im Leben Australiens zur Darstellung bringen soll.

Nahezu 5 Jahre dauerte *Philipps*, des ersten Gouverneurs, Verwaltung, mit eiserner Energie bekämpfte er unzählige Schwierigkeiten, bis seine geschwächte Gesundheit seine Heimkehr nötig machte. Er hatte Land zu finden gesucht, das für Ackerbau sich eigne und besonders bei Paramatta solches gefunden, in der Nähe von Sydney. Als er fortging, waren mehr als 1500 Acker Landes unter Kultur [7]).

Sein Nachfolger Gouverneur *Grose* war nicht von dem Pflichtgefühl *Philipps* erfüllt; übermässig grosse Landschenkungen an Offiziere und die den Beamten erteilte Erlaubnis, Sträflingsarbeit für Spirituosen mieten zu können, kennzeichnen seine Regierung.

Nach einer kurzen Regierung des *L. G. Paterson* kam 1795 Gouverneur *Hunter* nach Sydney.

---

[6]) It must never be forgotten, that one of the greatest differences between the English and any Australian constitution is that the former has been built up, by a process of integration, from widely-spread local institutions, while the latter has evolved itself from a central authority (*Jenks*, a. a. O., p. 87). — Dass daneben noch manche andere Faktoren wirksam waren, darf natürlich nicht übersehen werden; z. B. die einer Centralisation günstige Beschaffenheit des Landes, der Charakter der einwandernden Bevölkerung, besonders nach der Goldentdeckung u. s. w. Vgl. auch *Jenks*, a. a. O., p. 382. — Interessant sind die Ausführungen des Kritikers des Werkes von *Jenks* in dem Märzheft 1892 der „*Political Science Quaterly*“ über den Unterschied der australischen und amerikanischen Verfassung: „A striking result is reached when we compare the system of government which has been evolved by Australian Englishmen with that evolved by American Englishmen. While the latter have decentralized the old English system, the former have centralized and bureaucratized it. Perhaps this may be explained by the fact that while we formed our system on the basis of that in England during the seventeenth and eighteenth centuries, emphazing its decentralized character by the a most universal introduction of local elections, the Australians based their system on that of England after the Poor Law Amendment Act of 1834, when the leaven of centralization and bureaucracy had begun to work.“

[7]) 1 Acre = 40,467 Are.

Im englischen Parlamente war man stets höchst unwillig wegen der für Australien gemachten Geldausgaben und so drängte die Regierung beständig die Gouverneure, dass sie die Kolonie finanziell selbständig machen sollten.

Darum ermutigte *Hunter* den Ackerbau, indem er den Offizieren und Beamten, die Land besassen, und in gleicher Weise freien Ansiedlern, Sträflinge für Ackerbauzwecke und für häuslichen Dienst überwies; die Nahrungsmittel für dieselben lieferte die Regierung ebenfalls.

Den schamlosen Handel mit Spirituosen, den selbst Beamte seit den Zeiten *Grose's* betrieben, versuchte er vergeblich zu unterdrücken. Auch seinem Nachfolger, dem energischen Gouverneur *King* gelang es nicht[8]).

King ist der erste Gouverneur, der einen Einfuhrzoll auf alle nicht von Grossbritannien kommenden Güter legt und sich nicht scheut, für bestimmte Zwecke, z. B. Waisenschule, die Kolonisten zu besteuern. Während seiner Verwaltung kam die Kolonie allmälig trotz mannigfacher Störungen[9]) in bessere Zustände hinein.

Als er fortging, waren etwa 8000 Acker Landes unter Kultur; ein besonders energischer Ansiedler *John Macarthur,* 1795 der erste, der den Pflug in Australien führte, beginnt in seiner Zeit mit der Züchtung der Merinoschafe und legt damit den Grund für das eine Hauptförderungsmittel des australischen Wohlstandes.

Der Verwaltung von *King* folgte 1806 das Willkürregiment des Gouverneurs *Bligh,* dessen Tyrannei und die Willkür, mit der er Eigentum und Freiheit der Kolonisten angriff, 1808 zur Rebellion führte[10]).

---

[8]) „Alle Nationen der Erde scheinen diese Kolonie mit Spirituosen überschwemmen zu wollen," ruft er verzweifelt (*Rusden*, a. a. O.).

[9]) Besonders nach Ankunft irischer Sträflinge brachen oft Unruhen aus, die im Jahre 1804 selbst zum Aufstande führten.

[10]) Der Befehlshaber der Truppen, Colonel Johnston, verhaftete den Gouverneur, um ihn zu retten und Blutvergiessen zu verhindern. Er führte die Regierung und

Unter der 12jährigen Regierung seines Nachfolgers, des Colonel *Macquarie*, eines arbeitsamen und ehrgeizigen Mannes, fand ein bedeutender Fortschritt in allen Verhältnissen der Kolonie statt. Als er ankam, waren gegen 12 000 Acker Landes unter Kultur; bei seinem Fortgange war die Zahl auf 32 267 Acker gestiegen. Auch die Heerden hatten sich rapide vermehrt;[11]) die Bevölkerung war von 11 590 (1810) auf 38 778 (1821) angewachsen.

Macquarie that viel für die Erforschung Australiens. Während bislang Neusüdwales auf die County von Cumberland beschränkt war, und im Westen die blauen Berge, im Norden und Süden Sandsteinhügel das Land einschanzten, gelang es 1813, die Wasserscheide der blauen Berge zu übersteigen.

Weitausgedehnte Flächen Graslandes, zu Weidezwecken vortrefflich geeignet, wurden gefunden.

War diese Entdeckung für das Gedeihen der ländlichen Bevölkerung dienlich, so wurde die Thätigkeit der Kaufleute durch Anlegung der Bank von Neusüdwales 1816 begünstigt, und andere Institutionen dienten dem Wohlstande des Volkes, so die 1819 gegründete Sparkasse.

Schulen, Waisenanstalten, ein Hospital wurden gebaut. Besonders charakteristisch ist die Verwaltung *Macquaries* dadurch, dass er die ehemaligen Sträflinge gesellschaftsfähig machen wollte und viele von ihnen in verantwortliche Stellungen brachte. Er ging darin mitunter zu weit, wodurch er sich den Tadel der englischen Regierung zuzog und Conflikte mit den Freien herbeiführte.

Hatte man in England schon bei verschiedenen Gelegen-

---

nach ihm Foveaux und Paterson, bis am 31. Dezember 1809 Colonel Macquarie die Verwaltung übernahm. Johnston wurde nur mit Amtsentsetzung bestraft, indem die Schwierigkeit seiner Situation berücksichtigt wurde. — Ueber Blighs Regierung giebt es eine von dieser abweichende Darstellung, vgl. *Stephan Bauer*, „*Arbeiterfragen und Lohnpolitik in Australien*" (Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, Jena 1891, p. 644.

[11]) Betrug im Jahre 1809 der Viehstand 33528 Schafe, 19368 Schweine, 9004 Rinder, so waren im Jahre 1821 290158 Schafe, 33906 Schweine, 102939 Rinder vorhanden.

heiten über Missgriffe der Gouverneure von Neusüdwales im Parlamente geklagt, und hatte deshalb 1812 das House of Commons die Einsetzung eines Council of advice empfohlen, so gab den Anlass zu erneuter Aufregung die Behandlung freier Ansiedler durch *Macquarie.*

Als er aus geringfügigem Anlasse freie Ansiedler hatte prügeln lassen, gingen sie nach England und trugen ihre Klagen vor, es wurde ein Commissair (*Mr. Bigge)* beauftragt, die Verwaltung von Neusüdwales einer genauen Prüfung zu unterziehen.

Die Frucht seiner Forschungen war ein Gesetz, die New South Wales Judicature Act [12]) die an Stelle der bisherigen Willkür Gesetz schuf; ein höchster Gerichtshof wurde geschaffen, welcher der militairischen Gerichtsbarkeit ein Ende machte; ein Council von nicht weniger als fünf und mehr als sieben Mitgliedern sollte dem Gouverneur berathend zur Seite stehen; jedoch konnte eine Majorität den Gouverneur nicht überstimmen.

Dasselbe Gesetz ermächtigte die Krone, Vandiemensland in eine besondere Kolonie zu verwandeln; es wurde vorläufig ein Lieutenant-Governor unter dem Gouverneur von Neusüdwales eingesetzt.

Macquarie wurde 1821 abberufen und an seine Stelle trat Sir *Thomas Brisbane,* der bis 1825 die Verwaltung in Händen hatte.

Wir sind somit am Ende der ersten Periode des Lebens der australischen Kolonien angelangt und ehe wir dieselbe verlassen, soll eine Aufzählung verschiedener amtlicher Anzeigen in der Sydney Gazette unter der Amtsführung *Macquarie's* ein Bild von den mannigfaltigen Aufgaben der damaligen Verwaltung geben.[13])

Strassen- und Baupolizeiliche Verfügungen des Gouverneurs sind z. B. die Aufforderung an die Bewohner Sydney's: Die Strassen vor ihrem Hause zu reparieren, sonst würde die Regierung es auf Kosten derselben thun, die Aufforderung, die

---

[12]) 4 Geo. IV. c. 96 (19. Juli 1823).

[13]) Siehe *Rusden, „History of Australia"*, 1883, vol. 1, p. 567.

Häuser, die dem Erweitern der Strasse im Wege ständen, abzureissen; sie würden auf öffentliche Kosten neu erbaut werden. Andere Verfügungen geben Vorschriften über das Landen, den Zoll und den Verkauf von Spirituosen; eine andere verbietet auf ein und demselben Markte Korn und Lebensmittel zu kaufen und zu verkaufen; eine andere, dass Leute, die von der Regierung Land erhalten haben, es nicht vor fünf Jahren, und solche die Vieh erhalten haben, es nicht vor drei Jahren verkaufen dürften.

Eine Verfügung sagt, dass undeutlich bezeichnetes Vieh als Regierungseigentum angesehen würde, eine andere befiehlt das Töten von „degenerate and useless dogs."

In einer Anzeige sagt der Gouverneur, er habe auf seiner letzten Inspektionsreise verschiedene Leute gesehen, denen er den Rat gebe, sich „decenter" zu kleiden, in einer andern, dass die Gallerie der Kirche jetzt weiter gemacht sei und er hoffe zuversichtlich, dass damit aller Entschuldigung für's Fehlen beim Gottesdienst ein Ende gemacht sei; in einer beklagt er sich, dass ein höherer Beamter, dessen Namen er aus Zartgefühl „from motives of delicacy" nicht nennen wolle, Steuerzahlung verweigert habe und verkündet, dass alle Beamten Steuern zu zahlen hätten, die er nicht speziell ausnehme, in einer andern fordert er Ansiedler, die durch Ueberschwemmungen in Not gekommen sind, auf, nach hochgelegenen Plätzen zu ziehen, die er in seiner Sorge für ihr Wohlergehen („in his solicitude for their welfair") ausgesucht habe.

In diesen und in vielen anderen Verfügungen spiegelt sich der patriarchalische Charakter der damaligen Regierung wieder.

Unter der Verwaltung der Gouverneure fand ein bedeutender Fortschritt in der Kolonisation statt, Bevölkerung und Reichtum mehrten sich beständig, Ackerbau und Viehzucht gediehen. Die Zahl der freien Ansiedler und Freigelassenen wuchs stätig, sodass die Kolonie reif wurde für eine freiere Verfassung.

Die Schaffung des Council im Jahre 1823, ist es, welche die neue Zeit einleitete. Zunächst waren die Mitglieder desselben die fünf[14]) obersten Beamten[15]).

Dann wurde der Gouverneur von der Regierung angewiesen, zehn der angesehensten Kaufleute und Grundbesitzer zu nennen, um aus deren Mitte Mitglieder zum Council auszuwählen.

So bestand nunmehr der Council aus 4 Beamten[16]) und 3 Bürgern[17]) bis zum Jahre 1828, wo die Zahl der Mitglieder auf 15 erhöht wurde (7 Beamte, 7 Bürger und der Gouverneur als Präsident).

In Neusüdwales gab es damals zwei Parteien, die konservative Partei der Exclusivisten hielt die Zeit noch nicht für gekommen, wo die Kolonie ein gewähltes Parlament haben könne.

Den Exclusivisten gegenüber stand die Partei der Emanzipisten oder wie sie sich nannte „Patriotenpartei", welche die Gleichstellung der freigewordenen Sträflinge in rechtlicher und socialer Beziehung mit den freien Kolonisten erstrebte und für ein vom Volke gewähltes Parlament agitirte.

Die Machtbefugnisse des Council wurden erweitert, der Gouverneur war fortan verpflichtet, alle Gesetzesvorschläge, ausser in Notfällen, dem Council vorzulegen, $^2/_3$ der Mitglieder müssen anwesend sein, um Beschlussfähigkeit zu schaffen (quorum.), doch sind die Opponenten verpflichtet, ihre Gründe gegen die Massregel schriftlich anzugeben. Noch immer hat jedoch nur der Gouverneur das Recht, Gesetze vorzuschlagen; innerhalb 6 Monaten müssen die Gesetze nach England geschickt werden, dort werden sie beiden Häusern des Parlaments vorgelegt und

---

[14]) Lieutenant-Governor, Chief Justice, Colonial Secretary, Principal Surgeon, Surveyor-General.

[15]) Zum Mitglied des Council wurde nach einiger Zeit noch der Archdeacon der Kolonie ernannt.

[16]) Chief Military Officer, Chief Justice, Colonial Secretary, Archdeacon.

[17]) John Macarthur, Robert Campbell und Charles Throsby.

die Krone hat innerhalb vier Jahren das Recht, die Sanktion zu verweigern[18]. Dem Chief Justice wurde das Vetorecht genommen.

Gegenüber dem Legislative Council bestand von frühen Anfängen der Kolonie her der Executive Council.

Während der Gouverneur in der Jugend der Kolonie den einzelnen Beamten seine Instruktionen ertheilte, schuf das Wachsen der Geschäfte diesen Council, an dem die obersten Beamten, mitunter jedoch auch andere Personen theilnahmen.

Die Beamten der jetzt betrachteten Zeit waren der Chief Secretary, der für alles verantwortlich war, was nicht speciellen Departements zugewiesen wurde, der Chief Justice, Principal Surgeon, Collector of Customs und Surveyor General. Der letztere hat den Strassenbau unter sich und Gesuche um Landanweisungen zu begutachten.

Wenn auch, wie wir sahen, mehrere dieser Beamten im Legislative Council sind, so besteht ein Zusammenhang der beiden um die jetzt geschilderte Zeit noch nicht, und die Berufung des Council war zunächst nur eine gelegentliche.

Während der Verwaltung *Darlings* war der materielle Wohlstand von Neusüdwales bedeutend gewachsen[19]) was zur Folge hatte, dass seit dem Jahre 1827 die Britische Regierung nicht mehr die Kosten der Civilverwaltung zu tragen hatte.

Der grosse Andrang von Einwanderern und die vielen Nachfragen nach Land machten 1828 die Einsetzung einer besonderen Behörde für Landvertheilung nöthig.

Als *Darling* 1831 fortgeht, ist die Bevölkerung von Neusüdwales auf 51 155 angewachsen.

Unter seinem Nachfolger *Bourke* wurde ein neuer Distrikt für Ansiedlungszwecke freigegeben, der Port Philipp-Distrikt 1835; und 1837 gründete der Gouverneur dort die Städte Williams Town und Melbourne.

---

[18]) 9 Geo. IV. c. 83.

[19]) Nur 1828 und 1829 war eine finanzielle Krisis infolge von Dürre und Nachwirkung der übergrossen Spekulation des Jahres 1825.

In seine Zeit fällt ferner die Gründung der Kolonie Süd-Australien durch die South Australian Association 1834.

Im Jahre 1840 hörte die Sendung von Sträflingen nach dem australischen Festlande auf, nachdem das englische Parlament eine eingehende Untersuchung des Systems der Deportation angestellt hatte.

Das Aufhören der Deportation, so segensreich es auch für die Kolonieen wurde, hatte eine schwere Krisis zur Folge. Besonders das Jahr 1837 war ein Jahr allgemeinen Wohlstandes und der Ueberspekulation gewesen[20]). Als die Regierung wegen vermehrter Ausgaben ihre Depositen von den Banken zurückziehen musste und sowohl im Jahre 1838 als auch 1839 Dürren Theuerung und Mangel mit sich brachten, führte das Aufhören der Sträflingssendung den Sturz herbei[21])

Durch denselben litten besonders die Heerdenbesitzer; doch in den Tagen der Noth (1843) war es, wo *O. Brien* fand, dass ein Theil zu retten sei durch Verkauf von Talg und Häuten, und der Grund eines Export-Handels gelegt wurde, der später sehr grosse Dimensionen annahm.

Der Gouverneur *Bourke* war 1838 durch Sir *George Gipps* abgelöst worden und dieser führte sich damit ein, dass er die Sitzungen des Legislative Council öffentlich machte und die Presse zuliess. Doch kam er mit den Kolonisten wegen des Budgets in Konflikt. Der Council protestirte gegen die Belastung mit den Ausgaben für Polizei und Gefängnisse; das solle die englische Regierung aus dem Militairetat bestreiten, doch half ihr Protest nichts, da der Staatssekretair *John Russell* dem Gouverneur beistimmte.

Ein grosser Wechsel im Verfassungsleben Australiens fand

---

20) Champagner war in solchen Mengen getrunken worden, dass der Gouverneur nach einem Besuche Melbournes im Jahre 1841 im Council sagte, meilenweit um Melbourne herum lägen noch immer überall Champagnerflaschen (*Rusden*, a. a. O.).

21) Der Umfang der Spekulation kann daraus ermessen werden, dass während 1837 für 321346 Pfd. St. Land gekauft war, die Spekulation im Jahre 1840 den Höhepunkt mit 1246742 Pfd. St. erreichte. „The Cessation of Transportation not only paralyzed industries by its suddeness; it altogether destroyed some of them“ (*Rusden*, a. a. O.).

im Jahre 1842 statt. Das starke Wachsthum der Bevölkerung[22]) war die Ursache dieses Umschwungs.

The Act for the Governement of New South Wales and Van Diemensland (5 Victoria c. 76) des Jahres 1842 schafft einen Legislative Council von 36 Mitgliedern, von denen 24 gewählt, 12 von der Krone d. h. der Kolonialregierung durch Vermittelung des Gouverneurs ernannt werden. Die Zahl darf von der Legislatur erhöht werden, doch so dass das Verhältniss von 2 : 1 bestehen bleibt.

Die Städte Sydney und Melbourne, ferner Port Philipp-Distrikt sind je ein Wahlbezirk. Um wählen zu dürfen, muss man im Wahlbezirk schuldenfreies Land von 200 Pfund Sterling Werth besitzen, oder Grundbesitz von 20 Pfund Sterling jährlichem Einkommen.

Das passive Wahlrecht ist abhängig von einem Vermögen von 2000 Pfund Sterling oder 100 Pfund Sterling jährlichem Einkommen. Diesem Council wird das Recht der Gesetzgebung verliehen „to make laws for the peace, welfare and good government of the said colony" mit der Einschränkung, dass er kein Gesetz schaffen dürfe, welches englischem Recht zuwider sei, und dass er sich nicht in die Verwaltung der Krongüter einmische.

Aus der Mitte des Council heraus dürfen Gesetzesvorschläge gemacht werden, jedoch dürfen Gelder nur für Zwecke bewilligt werden, welche die Executive bestimmt.

Ueber die Verwendung der aus Steuern fliessenden Einnahmen hat der Council zu bestimmen, mit der Ausnahme, dass dem Gouverneur eine bestimmte Civilliste ohne Bewilligung des Council zukommt.

Auch über die Schaffung von Selbstverwaltungskörpern enthielt das Gesetz Bestimmungen; der Gouverneur sollte das

---

[22]) Die in Neusüdwales die Zahl 119118 erreicht hatte (im Port Philipp-District 11738), in der Kolonie Van Diemensland 50216, in Südaustralien 15500, in Neu-Seeland, das jedoch keine besondere Kolonie war, sondern von Sydney aus verwaltet wurde, 50000).

Recht haben, Distrikte zu schaffen, und die ersten Councillors derselben zu ernennen. Deren Nachfolger sollten dann nach ähnlichem Verfahren, wie bei den Wahlen für den Legislative Council, gewählt werden.

Im Jahre 1843 wurde der erste Council berufen. Sowohl das Wahlverfahren, wie die Geschäftsordnung des Council waren in allen Einzelheiten eine sklavische Nachahmung des Englischen Vorbildes.

So beschaffen war die Legislative, welche sich nach wenigen Jahren mit der Frage des Eisenbahnbaues in Australien zu befassen hatte.

Die beiden wichtigsten Fragen, welche diesen Council bis zu dieser Zeit beschäftigten, waren die Frage der Selbstverwaltung in Neusüdwales des „local Government" welche wegen des Einflusses der befolgten Politik auf die spätere Eisenbahnpolitik zu erwähnen ist, zweitens die Landfrage, bei der Gelegenheit gegeben wird, zu zeigen, welche wirthschaftlichen Interessen damals die vorherrschenden waren und den Gang der Gesetzgebung beeinflussten.

Das Gesetz des Jahres 1842 ermächtigte, wie wir sehen, den Gouverneur, Organe der Selbstverwaltung zu schaffen. Es waren genaue Bestimmungen über die Befugnisse derselben getroffen worden, insbesondere sollte der Strassenbau ihnen obliegen.

Schon im folgenden Jahre machte der Gouverneur den Versuch, das Gesetz in Wirksamkeit zu setzen; jedoch bald erkannte man, dass die Kolonie für Selbstverwaltung keinen Raum bot. Erst später, als das Land dichter bevölkert war und die Beschäftigung eine andere wurde, machte sich der Wunsch nach Selbstverwaltung geltend. Damals aber bestand der grösste Theil der ländlichen Bevölkerung aus Heerdenbesitzern, „Squatters" die keine festen Wohnsitze hatten. — Mit diesen Squatters, welche in der Legislative herrschten, kam die Regierung des Gouverneurs *Gipps* in Konflikt.

Er erliess im Jahre 1844 verschiedene Verordnungen über die Grösse des von den Squatters zu benutzenden Landes, die

Zeitdauer, und mit der Grösse des Landes im Verhältniss stehende Benutzungsgebühren.

Da die vier grössten Heerdenbesitzer 7,750,640 Acker benutzten, die vier kleinsten 433,460, so sieht man aus diesem Unterschiede, dass eine solche Gebühr im Sinne der Gerechtigkeit lag.

Es erhob sich ein Sturm des Unwillens und Proteste wurden an die Kolonialregierung gesandt.

Der Staatssekretair billigte jedoch das Verhalten des Gouverneurs.

Er würde, theilt er dem Gouverneur mit, mit aller Entschiedenheit die Doktrin bekämpfen, dass die Squatters als Besitzer der Kronländer absolutes Eigenthumsrecht hätten, oder dass die verlangten Benutzungsgebühren den Charakter einer Grundsteuer hätten.

Noch 1846 wiederholte *Gipps* die Verfügungen und theilte mit, dass Personen die keine Licenz hätten, als Eindringlinge „intruders" betrachtet werden würden[23]).

Der infolge dieser Verfügungen entstandene Konflikt wurde erst unter seinem Nachfolger beigelegt zu einer Zeit, wo die Herrschaft der Squatters ihrem Ende nahte. —

In dem letzten Jahre der Verwaltung des Gouverneurs *Gipps*, im Jahre 1846, tauchte die Frage des Eisenbahnbaues in Australien zum ersten Male auf.

Da, wie wir wissen, die Eisenbahngesetzgebung Englands anknüpfte an die Wegegesetzgebung, ist es geboten, die englische Wegegesetzgebung in Australien kennen zu lernen.

Bei dem Charakter der Verwaltung von Neusüdwales in der ersten Zeit nach Gründung der Kolonie, wie wir ihn oben geschildert haben, war es selbstverständlich, dass der Strassenbau zunächst Sache des Gouverneurs war, und so blieb es bis zum Jahre 1840.

---

23) Die Grösse des Interesses, gegen welches der Gouverneur vorging, zeigt sich in den Angaben, dass am 1. Januar 1846 im Sydney-Distrikt 417000 Rinder, 1891000 Schafe weideten, im Port Philipp-Distrikt 230973 Rinder, 1781914 Schafe, endlich in den sogenannten Squatting-Distrikten 698000 Rinder, 2518000 Schafe.

Die Verwaltung des Wegewesens stand direkt unter dem Surveyor-General; ausserdem hatte der Gouverneur das Recht, Inspektoren einzusetzen (Commissioners of Roads[24]).

Im Jahre 1840 wurde durch ein Gesetz die Verwaltung der Nebenstrassen („parish roads") getrennt von der der Hauptstrassen („main roads").

Die Anwohner der „parish roads" in einem Umkreise von drei englischen Meilen erhielten das Recht, Verwalter zu ernennen, (trustees) welche zum Bau und zur Erhaltung der Strassen Wegegelder erheben durften.

Sehr wirksam wurde dieses Gesetz nicht, ebensowenig wie das obengenannte Gesetz 1842, um für das Wegewesen Selbstverwaltung einzuführen.

Die Hauptstrassen „main roads" blieben nach wie vor in den Händen der Regierung.

Dieses war die Sachlage, als der Eisenbahnbau in Australien beginnen sollte.

Ehe wir zur Betrachtung dieser Zeit übergehen, soll ein Bild von dem Zustande der damaligen Strassen von Neusüdwales gegeben werden.

Der Sydney Morning Herald schreibt am 30. Juni 1845 Folgendes über die Hauptstrasse des Landes:

„Die Strasse von Paramatta nach Sydney ist theilweise so schlecht, dass es buchstäblich unmöglich ist, sie zu passieren und dass man gezwungen ist, in die anliegenden Felder zu gehen. In der Strasse sind mitunter drei Fuss tiefe Löcher.

Karren und Fahrzeuge aller Art stürzen um und zerbrechen, Pferde und Zugvieh werden zerschunden und in kaum glaublicher Weise zugerichtet.

Die Verbindung mit Sydney über Land wird bald ganz abgeschnitten sein, wenn nicht sofort etwas geschieht.

Die Preise der Landprodukte sind in Sydney so gestiegen, dass der Zuwachs schon für die Reparaturkosten genügte.

---

[24]) Im Jahre 1833 gab es in Neusüdwales dreizehn Strassen. (*Jenks*, a. a. O., p. 170). —

Wer hat die Aufgabe, die Strassen in Stand zu halten? Die Antwort darauf ist die Frage, wer die Strassengelder einnimmt? — Die Regierung! Deren Sache ist es also. — Vor einer Woche hiess es, der Surveyor Sir *Th. Mitchell* habe Instruktion erhalten, die Strassen auszubessern, doch offenbar ist nichts geschehen und doch ist die Noth so gross, dass die Regierung den härtesten Tadel verdient, wenn nicht sofort etwas geschieht."

Kapitel II.

Die Anfänge des Eisenbahnbaues in Australien (1846) bis zur ersten Eisenbahn Act in New South Wales (10. Okt. 1849).

Die Erfolge der Eisenbahnen in England während der Dreissiger und Anfang der Vierziger Jahre lenkte die Aufmerksamkeit einzelner unternehmungslustiger Männer auf die englischen Kolonieen [1]).

Jedoch erst die Wogen jener wilden Spekulation, welche in England in den Jahren 1844 und 1845 alle Klassen ergriffen hatte „Reich und Arm, Jung und Alt, Frauen ebenso sehr wie Männer [2])“ waren es, die sich auch nach den Küsten Australiens fortpflanzten. —

Unter den Ende 1845 vorliegenden Projekten — etwa 1400 an der Zahl — befanden sich auch einige, welche in Australien Eisenbahnen anlegen wollten.

„Während englisches Kapital — so heisst es in einem in der City verfertigten Prospectus — in unzählige fremde Kanäle gelenkt worden ist, wo es einem grossen Risiko ausgesetzt ist, so wurde Australien merkwürdiger Weise übersehen. —

Die Sydney, Paramatta, Richmond und Windsor Bahngesellschaft will, da der grösste Verkehr ebengenannte Orte berührt,

---

[1]) Z. B. *A. Polack*, 1840 („*The Sydney Morning Herald*“. 11. April 1846).

[2]) *Cohn*, a. a. O., Bd. 1, p. 244.

diese etwa vierzig englische Meilen lange Bahn mit einem Kapital von 500,000 Pfund Sterling erbauen."

Als die Nachricht von diesem und ähnlichen Projekten Anfang 1846 nach Sydney kam[3]), hatte sie eine rege Agitation zur Folge, an der sich auch einige Mitglieder des Legislative Council betheiligten[4]).

In der Session des Jahres 1848 kam die Eisenbahnfrage zum ersten Male im Parlamente zur Verhandlung und bildete den Hauptgegenstand der Session. —

In der folgenden Session wird dann die erste Railway Bill in Australien eingereicht und wird am 10. October 1849 Gesetz als „An Act to incorporate a Company to be called the Sydney Railway Company".

Da die Gesetzgebung in Australien sich eng anschliesst an die im Mutterlande, ist es geboten, einen kurzen Blick auf die Entwickelung der Gesetzgebung in England bis zum Jahre 1845 zu werfen[5]).

Dort hatte man, wie wir an anderer Stelle bereits erwähnt haben, die Eisenbahnen bei ihrem ersten Erscheinen als modernste Art der Strassen aufgefasst und die Gesetzgebung stand daher in „engem Zusammenhange mit der überlieferten Wegegesetzgebung des Landes[6])".

Die Unfähigkeit der kleinen Verbände (parishes) für die Erhaltung der öffentlichen Landstrassen zu sorgen, welche sich aus dem wachsenden Verkehr seit Mitte des 17. Jahrhunderts ergeben hatte, hatte dazu geführt, diejenigen Wege, auf denen ein starker Verkehr stattfand „public trusts" zu übergeben, Kommissionen, die für Herstellung und Erhaltung des Weges verzinsliche Darlehne nehmen durften, und zur Deckung der Kosten zur Erhebung von Wegezöllen berechtigt waren (seit 1665).

---

[3]) Vgl. „*The Sydney Morning Herald*", 6. Januar 1846.

[4]) Vgl. „*The Sydney Morning Herald*, 1846. — *Roderick Flanagan*: „*The History of New South Wales*, London 1862.

[5]) Vgl. Litteraturverzeichniss.

[6]) *Gustav Cohn*, a. a. O., p. 4.

Nach dem Drehkreuze zur Erhebung des Wegegeldes hiessen sie turnpike trusts.

Den spekulativen Charakter erhält das Verkehrswesen erst durch den Kanalbau und an die Kanalgesetzgebung schliesst sich die Eisenbahngesetzgebung an. Das Parlament setzt in jedem einzelnen Falle, in dem ein Unternehmen ins Leben tritt, Kontrolmassregeln fest, um dasselbe dem öffentlichen Interesse dienstbar zu machen. Es sind die sogenannten Private Acts, welche die Koncessionen der Gesellschaften enthalten. —

Von 1801—1825 wurde eine grosse Anzahl von Private Acts für Pferdebahnen erlassen, das Spekulationsjahr 1825 führte eine neue Periode herbei, die mit der Act der Liverpool-Manchester-Bahn beginnt. —

Diese und die folgenden Gesetze schliessen sich den Kanalgesetzen an; eine grosse Anzahl von Bestimmungen wird wörtlich übernommen, z. B. die, dass die Dampfmaschinen ihren eigenen Rauch verzehren müssen u. s. w., jeder Frachtführer hat das Recht, gegen Zahlung bestimmter Wegegelder die Eisenbahn zu benutzen; die Höhe der Wegegelder bestimmt sich in dem Gesetz von 1826 nach der Höhe der Dividende, die ein Maximum von zehn Prozent nicht überschreiten soll; in den folgenden Gesetzen fehlte diese Bestimmung; dieselbe bezieht sich nur auf den Frachtverkehr; im Personenverkehr gab es zunächst keine Maxima, erst die wachsende Bedeutung desselben führte solche herbei. Jeder darf die Eisenbahn mit eigener Maschine und eigenen Wagen befahren.

Die Vorschriften zur Verhütung von Unglücksfällen sind streng, z. B. darf eine Strasse nicht auf demselben Niveau (on the level) gekreuzt werden.

Die Komittees, denen die Eisenbahn-Bills zur Prüfung übergeben wurden, beschränkten ihre Thätigkeit bis zum Jahre 1836 darauf, zu untersuchen, ob alle Formalitäten erfüllt wären; erst von dieser Zeit an tritt eine Prüfung des sachlichen Inhalts der Bills ein.

Ein in dieser Session 1836 gebrachter Antrag, dass das Parlament das Recht haben solle, nach 20 Jahren die Tarife

zu revidieren — anknüpfend an die bei Turnpike Acts vorhandene Bestimmung der Revision nach 21 Jahren — fand keine Zustimmung.

Im nächsten Jahre 1837 wird die erste General Act erlassen, sie bezieht sich auf die Beförderung der Post. „An Act to provide for the conveyance of the mails etc.“

Im Jahre 1839 wurde beschlossen, in alle Bills die Klausel einzuschieben, dass nichts von dem Inhalte des betreffenden Gesetzes befreien solle von einem zukünftig zu erlassenden allgemeinen Eisenbahngesetze.

In diesem und dem folgenden Jahre beschäftigte sich mit der Eisenbahnfrage eine Kommission, die hauptsächlich in Folge von Unglücksfällen berufen war. Als Resultat kam 1840 das Gesetz zu stande: „An Act for regulating railways 1840,“ welches Vorschriften für die Sicherheit des Publikums enthält, und zu diesem Zwecke dem board of trade eine, wenn auch mässige, Kontrolle der Bahnen gestattete.

Im Jahre 1842 wurde die Passagiersteuer die $^1/_8$ *d.* per mile betrug, abgeschafft und eine proportionelle Steuer von fünf Prozent des Passagiergeldes eingeführt.

Erneute Unglücksfälle hatten die Unzulänglichkeit des Gesetzes von 1840 dargethan und so wurde 1842 ein neues erlassen. „An Act for the better regulation of railways.“

Es giebt dem Board of Trade erweiterte Befugnisse der Inspektion und Kontrole, ferner hinsichtlich der Armee die Bestimmung, dass die Direktoren ersucht sein sollen zu gestatten (required to permit) Soldaten mit Gepäck, Waffen u. s. w. zu befördern zu Sätzen, die zwischen dem Kriegsminister und den Gesellschaften kontraktlich ausgemacht werden sollten.

Während die nächste Session sich garnicht mit den Eisenbahnen befasste, so sind 1844 die erregtesten Debatten wegen der Frage der Eisenbahngesetzgebung.

Die Bill von 1842 war von *Gladstone* als dem Vicepräsidenten des Board of Trade im Unterhause vertreten worden, er stellte jetzt als Präsident desselben bei Beginn der Session 1844 den Antrag, einen Ausschuss einzusetzen zur Erwägung von

neuen Bestimmungen in den Eisenbahnbills, und der Aenderung der Normativbedingungen (Standing Orders).

Seit 1837 waren für jedes Eisenbahnprojekt Einzahlung von 10 % des Unternehmungskapitals verlangt werden, statt wie bis dahin 5 %.

Es solle wieder auf 5 % ermässigt werden, erklärt *Gladstone* im Namen der Regierung, es seien keine Gefahren zu befürchten.

Wegen der grossen Menge von Gesuchen um Eisenbahnbills solle eine Untersuchung des ganzen Gegenstandes stattfinden, so unter andern die Frage der Verschmelzungen (amalgamations) die sich in letzter Zeit häuften; ferner, ob konkurrirende Linien zuzulassen oder ob nicht besser den bestehenden Beschränkungen aufzuerlegen seien; ferner sollten die Reisenden dritter Klasse gegen Unbilden des Wetters geschützt und die hohen Bahnpreise ermässigt werden.

Alle diese Bestimmungen sollen sich nur auf neue Bahnen beziehen, in die Rechte der alten wolle man nicht eindringen.

Der Ausschuss, in dem nahezu 7000 Fragen gestellt wurden, stellte fest, dass das Princip der Konkurrenz im Eisenbahnwesen sich als unbrauchbar erwiesen habe, das Monopol sei nothwendig und wirthschaftlich geboten; daraus ergebe sich Kontrole über das Monopol, periodische Revision der Tarife.

Dieser Monopolcharakter der Eisenbahnen führte die Verschmelzungen herbei, die wahrscheinlich immer weiter gehen würden.

In dieser Untersuchung werden verschiedene Stimmen für Ankauf der Bahnen durch den Staat laut, der Kaufpreis solle aus dem Gewinn der 3 letzten Jahre berechnet werden (Capt. Laws); so ist einer der Zeugen jener Galt, der im Jahre 1843 eine Flugschrift hatte erscheinen lassen, des Inhalts, dass die Uebelstände der Eisenbahnen nicht anders als durch Verstaatlichung beseitigt werden könnten. —

Die Berichte dieses Komitees sagen denn auch, es solle der Regierung freistehen dürfen, nach einer bestimmten Reihe von Jahren (15) die Bahnen zu kaufen oder die Tarife zu revidieren, falls eine bestimmte Höhe der Dividende (10 %) erreicht sei,

nach dieser Zeit ohne Rücksicht auf die Höhe des Gewinnes, 25 Jahre soll die Zahl der Jahre sein, die das Vielfache des Jahresgewinns zur Bestimmung des Ankaufspreises abgeben; und dieser Jahresgewinn soll nach dem Durchschnitt der 3 letzten Jahre berechnet werden. —

Ferner soll jeden Tag ein billiger Zug für Passagiere dritter Klasse fahren zu einem Fahrgelde von höchstens 1 *d* per mile und für ihn die Passagiersteuer auf 2 1/2 % ermässigt werden. —

Ferner wurde verlangt, dass das Board of Trade eine nicht parlamentarische Eisenbahnbehörde schaffe, welche den Komitees Berichte liefern solle. Die Bill lautete den angegebenen Resolutionen gemäss. —

Gegen diese Bill erhoben die Eisenbahninteressenten Opposition. In der Begründung der Bill sagte *Gladstone*, das Recht des Ankaufs durch den Staat müsse vorbehalten werden, wenigstens für die künftigen Bahnen, er wolle nicht versuchen, die Stellung des Staates zu den bestehenden Bahnen zu restituieren.

„Ist es weise, sich jetzt in eine Stellung zu versetzen, in welcher, wie auch die Anforderungen des Gemeinwohls sich künftig gestalten mögen, man abgesperrt sein würde von jedem Eingreifen, weil jetzt der Augenblick verpasst worden, sich die angemessenen Vollmachten zu reservieren? [7])“.

Wir haben diese Ausführungen *Gladstones* absichtlich ausführlich wiedergegeben, wegen der Bedeutung, welche *Gladstone* — wie wir später sehen werden — für die australische Politik gehabt hat. —

Die Bill ging in zweiter Lesung durch, wurde jedoch dann stark verändert zu Gunsten der Eisenbahngesellschaften.

Statt in 15 Jahren darf die Regierung die Bahn erst in 21 Jahren kaufen; falls der Gewinn während dieser Zeit geringer wäre als 10 %, sei der Kaufbetrag durch Schiedsgericht festzustellen. —

Ferner wurde neu bestimmt, dass die Regierung nicht

---

7) Siehe *Cohn*, a. a. O., p. 152. — *John Francis*, a. a. O., p. 111 ff.

ungebührliche Konkurrenz mache gegen die Gesellschaften, und dass keine Revision des Tarifs und kein Kauf ohne ein neues Gesetz stattfinden solle, welches die Bürgschaft für die Dividende zu geben habe. Statt des Board of Trade solle die Treasury die Tarife revidieren [8]).

Für die Verpflichtung des Zuges dritter Klasse des sogenannten Parliamentary train wurde die ganze Passagiersteuer erlassen.

Ueber die Rechte der Postverwaltung und Beförderung von Soldaten bestanden einzelne unbedeutende Bestimmungen. Es sollten nicht mehr als 2 *d* per mile erster Klasse für Offiziere, 1 *d* per mile dritter Klasse für Soldaten bezahlt werden, es sollen Telegraphen vom Board of Trade gegen Entschädigung angelegt werden dürfen und das Recht der Mitbenutzung seitens der Gesellschaft; eventuell für beides schiedsrichterliche Festsetzung der Preise. —

Ferner durften die neuen Gesellschaften nicht ohne gesetzliche Ermächtigung verzinsliche Darlehnsscheine ausgeben, die alten dagegen durften die schon ausgegebenen Scheine bis nach Ablauf von 5 Jahren erneuern. —

Das nächste Jahr zeigt eine ähnliche Entwickelung. *Gladstone* war Anfang 1845 aus dem Parlamente ausgeschieden, an seine Stelle trat *Earl Dalhousie.*

Es war von *Gladstone* im Sinne des Ausschussvorschlages von 1844 ein Railway Board eingerichtet und gegen dessen Beurtheilungen waren die Interessenten der ungünstig beurtheilten Projekte aufgebracht, besonders da die Spekulation in dieser Zeit zunahm und 248 neue Projekte dem Parlamente vorlagen. Es erschien eine Flugschrift, welche die Abschaffung der Behörde verlangte [9]). Die Parlamentsausschüsse genügten vollkommen, hiess es.

---

8) Dieses Gesetz lautet (7 u. 8 Vict. c. 85): „An Act to attach certain conditions to the construction of future railways, authorized or to be authoriezed by any Act of the present or succeeding sessions of Parlament etc."

9) „*Railways and the Board of Trade*", London 1845.

Die Frage, ob Eisenbahnabtheilung oder Parlamentsausschüsse war die Hauptfrage dieses Jahres.

Es kam zum Streite. Ein anderes Ereigniss des Jahres war, dass ein breites Geleise (Great Western) und schmales bei Gloucester auf einander trafen, und nun zu entscheiden galt, welches bestimmend sein solle.

Es wurde auf Antrag *Cobden's* eine Royal Commission eingesetzt, die untersuchen sollte, ob in allen Eisenbahn-Acts Bestimmung über eine einförmige Spurweite zu treffen sei.

Diese schlug 1846 die Spurweite von 4 feet $8^1/_2$ inches vor. Das Gesetz vom 18. August 1846[10]) beschränkte den Bezirk für die bestehende breite Spurweite und machte die schmale Spurweite von 4 ft. $8^1/_2$ inch. zur allgemein gültigen in England und Schottland.

In der Frage der Spurweite hatte sich die Eisenbahnabtheilung für das schmale Geleise, der Parlamentsausschuss für das breite erklärt.

Noch in verschiedenen andern Fällen entschieden die Ausschüsse gegen die Berichte der Eisenbahnabtheilung. — So entschloss sich das Handelsamt, nicht mehr Berichte über Vorzüge oder Nachtheile eines Eisenbahnprojektes zu bringen.

Die Masse der allgemein gültigen Gesetzesbestimmungen hatte sich immer mehr angehäuft und so wurden in 3 Gesetzen 1845 die Bestimmungen für Aktiengesellschaften von öffentlichem Charakter, für Zwangsenteignung von Land, und für Anlage von Eisenbahnen zusammengezogen, als Ergebniss der bisherigen Gesetzgebung[11]).

Trotz der Untersuchung des Jahres 1844 sind hier wieder Bestimmungen, dass jeder mit seiner eigenen Maschine und eigenem Wagen die Bahn benutzen darf.

Die Maxima für Bahngelder, innerhalb deren alle Personen gleich behandelt werden sollen, ebenso für Fracht, Personen-

---

[10]) 9 u. 10 Vict. c. 57. An Act for regulating the Gauge of Railways.

[11]) 8 Vict. c. 16, 18, 20.

beförderung, sowie Classification der Güter, blieb in alter Weise den einzelnen Acts vorbehalten. Darüber gab es keine allgemeinen Bestimmungen. Dies war der Stand der englischen Eisenbahngesetzgebung am Ende des Jahres 1845.

Wir sind damit zu der Zeit gekommen, wo die Eisenbahn-Spekulation sich auch Australien als Operationsfeld aussucht.

Jene City-Spekulanten vom Herbst des Jahres 1845 hatten bald nach Veröffentlichung ihres Prospectus, um die Ansicht der Regierung kennen zu lernen, sich an den Unterstaatssekretair für die Kolonien Lord *Stanley* gewandt. In einem Interview am 1. December, zu dem 19 Herren eingeladen waren, Vertreter von allen Bahnen oder projektirten Bahnen in den Britischen Kolonien, machte er bekannt, dass die Regierung in den Kolonien statt wie in England 10 %, nur 2 % Deposit verlange; während die Tarifänderung und der Ankauf in England nach 21 Jahren stattfinden sollte, solle es in den Kolonien nach 15 Jahren geschehen. Falls innerhalb einer bestimmten Zeit eine Bahn nur theilweise vollendet sei, solle sie an die Krone heimfallen. — Dies alles theilte er als Vorschläge mit, „as suggestions“.

Nur kurze Zeit darauf empfing *Gladstone,* der jetzt Staatssekretair für die Kolonien war, am 16. Januar 1846 die betreffenden Herren und erklärte ihnen, dass er ein Rundschreiben an die Regierungen der verschiedenen Kolonien senden werde, damit die Erfahrung Englands den Kolonien dienen solle. Er theilte ihnen die Hauptzüge desselben mit, mit welchen sie sehr zufrieden waren.

Gehen wir auf den Inhalt dieses Rundschreibens ein, welches vom 15. Januar 1846 datiert ist und an die Gouverneure der englischen Kolonien gesandt wurde.

Das an den Gouverneur von Neusüdwales gerichtete Schreiben wurde in der Session des Jahres 1846 dem Legislative Council vorgelegt [12]).

---

[12]) Despatch from the Right Honorable W. *E. Gladstone*, Principal Secretary of State for the Colonies to the Governor of New South Wales. Laid before the Legislative Council Wednesday, 7th September 1846 („Port Philipp Patriot“, 18. September 1846).

Gladstone theilt dem Gouverneur mit, dass die Erfahrung Englands mit den Eisenbahnen gewisse allgemeine Principien festgestellt habe, welche nicht blos zeitlichen oder örtlichen Werth besässen, sondern bei jeder Gesetzgebung angewandt werden sollen. Und da in der letzten Zeit in vielen britischen Kolonien die Bewegung für Eisenbahnen sich fühlbar gemacht habe, so wolle er den Regierungen der Kolonien diese allgemeinen Regeln und Principien mittheilen. Zugleich wolle er die Gesetze und Standing-Orders übersenden, wodurch die Vorarbeiten eines kolonialen Eisenbahngesetzes sehr erleichtert werde, zumal in wenigen Sätzen vieles enthalten sei, was das Ergebniss langer und mühsamer Untersuchungen und kostbarer Experimente wäre.

Doch abgesehen von solchen Details wolle er die Hauptpunkte hervorheben, die in keinem Gesetze fehlen sollten.

„Zunächst solle sich die Gesetzgebung niemals binden, sondern sich stets die Freiheit wahren, dass durch ein späteres Gesetz die ursprügliche Koncession eingeschränkt oder ganz umgestossen würde, selbstverständlich unter Beachtung von Gerechtigkeit und der Gebote einer verständigen Politik.

Ferner sei es nöthig, dass mindestens $^1/_{10}$ des gezeichneten Kapitals wirklich eingezahlt werde.

Für die Beförderung der Post müsste jedes Eisenbahngesetz Bestimmungen enthalten, desgleichen für die des Militairs, der Polizei und anderer Beamten.

Wie in der englischen Gesetzgebung sollen Anordnungen über die Anlage von Telegraphen getroffen werden.

Die Tarife der Bahnen sollten nach 21 Jahren revidiert werden dürfen, falls die Dividende die letzten 7 Jahre hindurch durchschnittlich mehr als 15 % betragen habe.

Das Ankaufsrecht durch den Staat solle in jedem Gesetze ausdrücklich gewahrt werden.

Die Buchführung der Gesellschaften sollte Inspektionen unterworfen sein.

Endlich sollten in jedem Gesetze Massregeln für die Sicherheit des Verkehrs enthalten sein. —

Seine Absicht sei, da die Eisenbahnen sich noch in ihrer

Kindheit befänden, durch solche Bestimmungen möglichst freie Hand für die Zukunft zu halten; zugleich jedoch dafür Sorge zu tragen, dass sowohl die Privatunternehmungen sich frei entwickeln könnten als auch die Interessen der Gesammtheit gewahrt seien. —

Doch bei der Verschiedenheit der Umstände in den einzelnen Kolonien wolle er selbst diese bezeichneten Forderungen nicht als unbedingte aufstellen; er überlasse vielmehr die Gesetzgebung den einzelnen Selbstverwaltungskörpern. Der praktische Zweck dieser Vorschläge sei nur der, dass Gesetze, die allen den genannten Anforderungen entsprächen, ohne weiteres die Sanktion der Krone erhielten, diejenigen dagegen, welche sie nicht beachteten „for the signification of Her Majesty's pleasure“ reserviert werden müssten. — In letzterem Falle seien die Gründe einzeln anzugeben, die zur Nichtachtung der Forderungen geführt hätten. —

Aber auch in den Fällen, wo Gesellschaften eine weitergehende Einmischung der kolonialen Regierung wünschten. z. B. weitergehende Prüfung der Projekte, als üblich sei, überlasse er solche Einmischung (interference) ganz dem Belieben der Regierungen. —

Wenn wir diesen Inhalt des *Gladstone*'schen Rundschreibens vergleichen mit den englischen Gesetzen, so sehen wir, dass es im wesentlichen das Facit der Englischen Gesetzgebung zu ziehen sucht und daher die Bestimmungen der „Act 7 u. 8 Vict. c. 85“ enthält; zur Unterstützung des privaten Unternehmungsgeistes waren jedoch die Anforderungen der Regierung in einzelnen Punkten herabgemindert.

Wenn wir die Bedeutung des *Gladstone*'schen Rundschreibens für die australische Gesetzgebung betrachten, so ersieht man aus dem Inhalt desselben, dass im allgemeinen die Eisenbahngesetzgebung sich in den Bahnen der Englischen bewegen sollte, dass Abweichungen von derselben zwar wegen der Verschiedenheit der Verhältnisse gestattet werden sollten, jedoch nur nach einer eingehenden Begründung.

Es dauerte jedoch nicht lange, dass diese in Rücksicht genommene Verschiedenheit der Verhältnisse sich geltend machte

und die Eisenbahngesetzgebung aus den Gleisen der englischen lenkte, in die sie nicht wieder zurückkehren sollte. —

Es war die Forderung der Sydney-Paramatta Gesellschaft um Landüberweisung, welche die Regierung zu weitergehender Einmischung nöthigte.

Gleichzeitig mit der neuen Konstitution des Jahres 1842 war ein Gesetz erlassen worden, welches den Verkauf der Kronländer regelte[13]). Die wichtigste Bestimmung dieses Gesetzes war, dass die Kronländer in Auktionen (vier im Jahre) versteigert werden sollten, zu einem Minimalpreise von einem Pfund Sterling per acre.

Gegen diese Bestimmungen wurde der Unwille der Kolonisten laut, sie verlangten eine bedeutende Herabsetzung des Minimums. Doch die Kolonialverwaltung, noch eingedenk der Verschleuderung des Landes, wie sie während der Spekulationszeit von 1835—1841 stattgefunden hatte, blieb fest.

Der Staatssekretair für die Kolonien theilte daher in ausführlichem Berichte mit, dass an eine Rückkehr zu dem falschen System des Landverschenkens nicht zu denken sei.

Als nun die erste Eisenbahngesellschaft auf australischem Boden an den Gouverneur die Bitte um Landschenkung richtete, und dieser sich an die englische Regierung wandte, lautete die Antwort des Staatssekretairs *Earl Grey* (Depesche vom 26. Februar 1847) dementsprechend.

Er erklärte zwar, dass er vollkommen die grossen Vortheile, welche der Bahnbau Australien bringen würde, begreife, und dass die Unternehmer, damit möglichst frühzeitig Bahnen gebaut würden, mit Land unterstützt werden sollten und, wie er sich ausdrückte — „Antheil haben sollten an dem vermehrten Werthe, der denjenigen Ländern, welche die Bahnlinien berühren, verliehen wird“. — Selbst bei noch nicht genügend entwickeltem Verkehr würde ein Arrangement dieser Art ein Eisenbahnunternehmen rentabel machen, und der Gemeinschaft keinen Verlust, sondern Gewinn bringen.

---

[13]) Die Crown Land Sales Act of 1842 (5 u. 6 Vict. c. 36).

Falls es daher nöthig sein würde, ein gut begründetes Unternehmen mit Land zu unterstützen, werde er im Britischen Parlament eine Aenderung der Land Sales Act vorschlagen, so dass die Eisenbahngesellschaften Land schon zum Minimalpreise erhalten könnten. Aber für eine freie Gewährung des Landes sei er nicht zu gewinnen. —

Diese und andere Depeschen wurden von dem Gouverneur von Neusüdwales dem Legislative Council bei Eröffnung der Session des Jahres 1848 vorgelegt. —

In der Beantwortungsadresse spricht sich der Legislative Council ebenfalls in dem Sinne aus, dass es von grösster Bedeutung sei, in Neusüdwales Bahnen zu bauen, und bereits am 28. März wird auf Antrag *Cowper's* beschlossen, einen Ausschuss von 7 Mitgliedern zu beauftragen, die Frage der schleunigen Einführung („practicability aud expediency") von Bahnen in Neusüdwales einer Prüfung zu unterziehen[14]).

Dieses Komitee berichtete am 6. Juni 1848[15]), dass es seine Aufgabe folgendermassen aufgefasst habe. Es habe zunächst untersucht, in welchem Theile der Kolonie Bahnen mit der wahrscheinlichsten Aussicht auf Erfolg gebaut werden könnten. Es habe die Kosten des Baues solcher Bahnen geprüft, die Frage erörtert, ob eine genügende Zahl von Arbeitern für den Zweck verwendbar seien, die Grösse des wahrscheinlichen Gewinnes einer Bahn zu berechnen und schliesslich die Mittel und Wege zur Beschaffung des nöthigen Kapitals, die Vorrechte, welche Gesetzgebung und Regierung bewilligen, die Bedingungen und Beschränkungen, welche für Bahnen im allgemeinen sowie für die Inkorporation einer besonderen Bahn nöthig wären, zu finden gesucht. —

Einige dieser Fragen — so fährt der Bericht fort — seien durch die Vorarbeiten der Sydney - Paramatta Gesellschaft erledigt; die Frage, ob genügend Arbeiter da seien, sei dahin zu

---

[14]) „*The Sydney Morning Herald*", 30. März 1848.

[15]) „Report from the Select Committee on Railways" („*The Sydney Morning Herald*", 12. Juni 1848).

beantworten, dass zwar auf dem Lande Arbeitermangel, in Sydney dagegen Ueberfluss vorhanden sei. Die Mittel für den Bahnbau zu finden, sei leicht. —

Lagen doch am 31. December 1847 1,200,000 Pf. St. in den Banken. — Falls daher sechs Prozent auf eine gewisse Zahl von Jahren (etwa 10 Jahre) garantiert würde, würde man leicht etwa 100,000 Pf. St. erhalten. Ein Theil der Kapitalien gehöre der Sparkasse (Saving Bank), etwa 30,000 Pf. St. seien unproduktiv. Die Regierung könne ja eine der Summe des geliehenen Geldes entsprechende Zahl von Direktoren ernennen. Als Basis der Gesetzgebung solle die Englische Gesetzgebung des Jahres 1845 dienen mit den für Australien nöthigen Abänderungen. Da die Eisenbahnen durch die Kronländer gingen und deren Werth erhöhten und die so grosse Ausgabe für Strassenbau erspart würde, sollten die Gesellschaften von der Regierung Land erhalten.

Auf Grund dieser Untersuchung des Komitees wird von dem Vorsitzenden desselben, *Mr. Cowper*, am 15. Juni 1848 folgende Resolution beantragt: Die Zeit sei gekommen, wo in Neusüdwales der Eisenbahnbau begonnen werden sollte.

Die Regierung und Gesetzgebung sollten in Distrikten, wo Bevölkerungszahl und Verkehr einen Erfolg verhiessen, die Bildung von Unternehmungen unterstützen.

Zu diesem Zwecke sollten alle Gesellschaften, welche inkorporiert würden, Kronländer erhalten, nicht nur für die Linien selbst, sondern nach Billigkeit auch andere, da eine ähnliche Unterstützung den Eisenbahnunternehmungen in Britisch-Nordamerika gewährt sei.

Die Legislatur solle für einen bestimmten Zeitraum Zinsen bis zur Höhe von 6% garantieren für die ersten 100,000 Pf. St. indem die Sicherheit der Regierung auf den von der Gesellschaft erhobenen Bahngeldern (tolls) beruhen solle.

Da eine grosse Summe Geldes unproduktiv in den Banken läge, sollte die Regierung 30,000 Pf. St. in Aktien anlegen.

Die Resolutionen sollten dem Gouverneur zur geneigten Erwägung übergeben und auch dem Staatssekretair für die Kolonien

überreicht werden, um seine Sanktion für den Theil der Empfehlungen, für welche dieselbe nöthig sei, zu erhalten. —

Schon in der Debatte bei Berufung des Komitees hatte der Regierungsvertreter im Legislative Council (Colonial Secretary) gesagt, dass die Regierung zwar die grosse Bedeutung der Sache anerkenne, sich jedoch freie Hand vorbehalte, denn was für irgend einen bestimmten Distrikt beschlossen werde, habe für Alle zu gelten. Die Hauptschwierigkeit läge darin, dass es gegenwärtig unmöglich sei, Arbeiter zu erhalten, ohne sie von produktiver Thätigkeit abzuziehen; es müsse erst ein genügender Zufluss von Arbeitern stattfinden. — Doch könne man beim Warten nicht viel verlieren, da die Technik so grosse Fortschritte machte, dass die Bahnen jetzt gegen zehn mal so billig zu bauen seien als vor sechs bis sieben Jahren.

Im Ganzen stehe die Regierung jedoch der Frage günstig gegenüber. —

Jetzt bei der Debatte über die Resolutionen wiederholt derselbe, dass die Regierung die Bedeutung der Frage voll anerkenne, doch könne sie sich nicht binden; wenn er auch zugebe, dass die Hergabe des Landes zum Minimumpreise nicht zufriedenstellend sei, so zweifle er doch, ob eine unentgeltliche Hergabe bewilligt werden könne.

Auch die Zinsgarantie von 6% (auf einen Zwischenruf des Antragstellers: es heisse bis 6% antwortet er, es würden doch wahrscheinlich dann 6% herauskommen) sei zu hoch.

Geld aus den Sparkassen zu nehmen sei bedenklich; dieses Geld dürfe keinem Risiko unterworfen werden. — Die Regierung sei jetzt ebenfalls der Ansicht, dass man Arbeiter in Sydney finde.

Nachdem noch ein Redner die Drohung ausgestossen hatte, dass man bei einer derartigen Behandlung der Kolonialverwaltung des „home government“, die so gütig wäre, das Land zu einem Pfund Sterling per acre anzubieten, seine Loyalität verlieren könne (eine eigenthümliche Loyalität!), wird die Resolution einstimmig angenommen und der Sprecher beauftragt, sie dem Gouverneur mitzuteilen.

Die Meinung, dass der Gegenstand der Debatte von ganz hervorragender Bedeutung sei, wurde von allen Rednern ausgesprochen, und der Sydney Morning Herald vom 17. Juni 1848 schreibt darüber in Begeisterung:

„Diese Debatte war die interessanteste, die je innerhalb der Mauern des Parlamentsgebäudes stattfand, und die Resolutionen versprechen, mehr glänzende und dauernde Wohlthaten der Kolonie zu verschaffen, als alle bisherigen Verfügungen mit einander. *Charles Cowper* hat sich durch Einbringung der Anträge unsterblichen Ruhm erworben".

Einige Tage später (21. Juni 1848) wird die Session geschlossen. In der Schlussrede versichert der Gouverneur den Legislative Council, es sei sein glühendes Verlangen („ardent desire") Eisenbahnen in Neusüdwales eingeführt zu sehen, und er sei bereit, in jeder Weise mitzuarbeiten, in der er, soweit es die Rücksicht auf das allgemeine Wohl gestatte, diesen so sehr wichtigen Gegenstand fördern könne. —

Bei Beginn der nächsten Session giebt der Gouverneur neue Information über den mit dem Staatssekretair *Earl Grey* gepflogenen Briefwechsel. Hauptsächlich war es die Frage der Landbewilligung, mit der sich die Regierung beschäftigte; *Earl Grey* befragte deshalb das Office der Commissioners of Railways und das Colonial Land and Emigration Office. Es wurde das Gutachten abgegeben, dass eine Bewilligung von 1000 Acker Landes für 20 Meilen Eisenbahn ein schädliches Monopol schaffen würde. Der Staatssekretair sendet dieses Gutachten ein, schreibt jedoch gleichzeitig, dass die aus der Land Sale Act erwachsenen Schwierigkeiten aufgehoben werden könnten.

Indessen war der Zusammenbruch der Eisenbahnspekulation in England für Australien nicht ohne Folgen geblieben. In viel bescheidenerem Umfange, als ursprünglich geplant war, sollte die Sydney Eisenbahngesellschaft ins Leben gerufen werden. Gegen Ende des Jahres 1848 bildete sich die Sydney Tramroad aud Railway Company, mit einem Kapital von 100,000 Pf. St., in 20,000 Aktien à 5 Pf. St. Sie trat mit dem Gouverneur in Verbindung und theilte in ihrem Prospecte mit, dass ihr auf

10 Jahre 5 % Zinsen garantiert werden sollten. Ende November berichtete die Gesellschaft, dass bereits 3612 Actien gezeichnet seien. —

Auf diese Korrespondenz nimmt der Gouverneur in der Thronrede vom 17. Mai 1849 Bezug. Ohne die Schwierigkeiten, die einem Eisenbahnunternehmen sich entgegenstellten, zu unterschätzen, sei er doch von der Wichtigkeit desselben so überzeugt, dass er mit Beistimmung des Council grosse Begünstigungen bewilligen wolle. —

Schon am 1. Juni bringt der Abgeordnete *Cowper* die „Bill to incorporate a company to be called the Sydney Railway Company“, und die erste Lesung findet an diesem Tage statt. —

Das aus dieser Bill hervorgegangene Gesetz „An Act to incorporate a company to be called the Sydney Railway Company [16])“ ist also das erste eine Eisenbahn inkorporierende Gesetz in den australischen Kolonien. Deshalb wollen wir auf den Inhalt desselben näher eingehen und die wichtigsten Bestimmungen des fünfundachtzig Paragraphen enthaltenden Gesetzes betrachten [17]).

In der Einleitung wird in der allen Private Acts gemeinsamen Weise der öffentliche Nutzen der Unternehmung hervorgehoben. Da der Bau von Eisenbahnen in Neusüdwales von grossem allgemeinen Nutzen sein würde und es daher rathsam sei, Unternehmer zu unterstützen, so werde die Sydney Bahngesellschaft mit allen den Korporationen zustehenden Rechten, so unter andern dem Rechte, by-laws zu machen (Statuten, Betriebsreglements) inkorporiert [18]).

---

16) 13 Vict. 1849 (10. Oktober 1849).

17) „*Private Acts of New South Wales 1832—1862*“, Sydney 1863.

18) Preamble. Whereas the making and maintaining of railways in the Colony of New South Wales would be of great public utility and it is deemed advisable to grant encouragement to such enterprising persons as may be desirous and willing to make and maintain such railways by granting to them an Act of Incorporation Be it therefore enacted by His Excellency the Governor of New South Wales with the advice and consent of the Legislative Council thereof That *(folgen etwa 24 Namen)* and all and every other person and corporation who shall hereafter become subscribers to the said undertaking and their several and respective successors executors administrators and assigns shall be and are united into a company for making completing and maintaining a railway or railways in the said

Das Kapital der Gesellschaft wird auf 100,000 Pfund Sterling festgesetzt in 20,000 Aktien à 5 Pfund Sterling, 5 Schilling Deposit (cl. 1)[19].

Sowie 100,000 Pfund Sterling eingezahlt sind, darf die Gesellschaft den Bahnbau beginnen (cl. 22). Die Gesellschaft hat das Recht, nach jedem Theile der Kolonie Zweiglinien zu bauen (cl. 39)[20]. Beim Kreuzen von Wegen müssen Gatter (gates) vorhanden sein, die stets geschlossen sind, ausser wenn gerade Vieh oder Wagen vorbei kommen (cl. 40). Die Bahn muss gut von dem anliegendem Lande abgeschlossen sein (cl. 41). Ein Board von 6 Verwaltungsräthen (directors) soll die Verwaltung der Bahnen führen (cl. 42). Es steht der Direktion frei, die Höhe des Bahngeldes für Personen- und Güterverkehr festzustellen, sowie dafür Betriebsordnungen zu erlassen; jeder, der sich nach dieser Ordnung richtet, hat das Recht, die Eisenbahn und ihre Zweigbahnen zu benutzen.

Sollten diese Bahngelder (rates, tolls or dues) zu hoch

Colony and other works by this Act authorized to be made and executed and for that purpose shall be one body corporate by the name and style of „The Sydney Railway Company" and by that name shall have perpetual succession and shall have a common seal and by that name shall and may sue and be sued plead and be impleaded answer and be answered unto defend and be defended in all Courts and places whatsoever and the said company shall have power and authority from and after the passing of this Act and at all times hereafter to purchase and hold lands to them and to their successors and assigns for the use of the said undertaking and works and generally for the purposes of carrying the provisions of this Act into effect and also to sell and dispose of the said lands again in manner by this Act directed without incurring any penalties or forfeitures and also that the said company shall from time to time and at all times have full power and authority to constitute make ordain and establish such by-laws regulations and ordinances as may be deemed necessary for the good rule and government of the said company. Provided that such by-laws regulations and ordinances be not inconsistent herewith or with any laws in force in this Colony or repugnant to the law of England.

[19]) § 2—21 handelt von den Aktien u. s. w.

[20]) And be it enacted that the said company shall and may (if they deem it expedient) make a branch railway to every or any part of the Colony and manage such branch railway and procure and own such carriages steamboats and vessels as may be necessary to ply on the roads or in the waters of any rivers in connection with any such railway and for that purpose shall exercise and possess all the powers privileges and authorities necessary for the making and management of the same in as full and ample a manner as they are hereby authorized to do with respect to any such railway.

werden, sodass eine höhere Dividende als 15 Pfund Sterling pro 100 Pfund Sterling herauskäme, hat die Legislative das Recht, die Tarife herabzusetzen.

Damit die Vermögenslage zu jeder Zeit bekannt ist, so ist die Gesellschaft das erste Mal nach sieben Jahren verpflichtet, einen genauen Rechenschaftsbericht vom Rechnungsführer gezeichnet und Präsidenten gegengezeichnet zu bringen; von da ab jährlich (cl. 53)[21].

Nach 21 Jahren darf die Regierung die Bahn ankaufen. Der Preis ist der 25fache Jahresgewinn, berechnet nach dem Durchschnitt der letzten 7 Jahre. Ist der Durchschnitt des Profits unter 15 %, so soll in dem Falle, dass der Gesellschaft der 25fache Jahresgewinn nicht gefällt, ein Schiedsgericht eingesetzt werden (cl. 54).

Ueber Verträge der Gesellschaft mit dem Postmaster-General

---

[21]) And in consideration of the great charges and expenses which the said company must necessarily incur and sustain in makig and maintaining the said railways and other works hereby authorized to be made be It enacted. That it shall be lawful for the said company from time to time and at all times hereafter to ask demand take recover and receive to and for the use and benefit of the said company a toll for and in respect of all passengers and property ot every description which shall be conveyed or transported upon such railways or any of their branches or in the carriages steam boats or vessels connected therewith as aforesaid at such rates per mile as shall be established from time to time by the directors of the said company that the transportation of persons and property the construction of cars and carriages the weight of loads and all other matters and things in relation to the use of such railways and their branches shall be in conformity to such rules regulations and provisions as the said directors shall from time to time prescribe and direct and that such railways and their branches may be used by any person or persons who may comply with such rules and regulations. — Provided always that if the rates tolls or dues that may be established by the said Company under and by virtue of this Act shall be found excessive it shall and may be lawful for the Legislature to reduce the said rates tolls or dues so as that the same shall not produce to the said company a greater rate of clear annual profits divisible upon the subscribed and paid up capital stock of the said company than fifteen pounds annually for every one hundred pounds of such capital and in order that the true state of the said company shall be known it shall be the duty of the president and directors thereot to file in the office of the Colonial Secretary of this Colony for the information of the Legislature at the expiration of seven years after the said railway shall have been completed as aforesaid a just and true statement and account of the moneys by them disbursed and laid out in making and completing the said railway in manner aforesaid and also of the amount of tolls and revenues of the said railways and of the annual expenditure and disbursements in maintaining and keeping up the same during the said seven years the said several accounts and statements to be signed by the accountant and countersigned by the president of the said company etc. etc.“

werden Bestimmungen getroffen (cl. 55, 56) (Im Falle eines Streites sollen sie je einen Schiedsrichter wählen und diese eventuell einen dritten Unparteiischen.), ebenso über die Beförderung von Soldaten (cl. 58), das Recht der Regierung, Telegraphen anzulegen (cl. 59). — Ein Theil der Dividende soll als Fonds für Reparaturzwecke und Verbesserungen benutzt werden (cl. 62). Jede Gesellschaft die nachher inkorporiert wird, soll das Recht haben, eine Verbindungslinie (junction) zu bauen, und die Sydney-Gesellschaft ist verpflichtet, die Passagiere und Güter zu angemessenen Fahrpreisen ohne Verzögerung zu befördern (cl. 66)[22]. Irgend eine später zu erlassende General-Act soll sich auch auf diese Bahn beziehen (cl. 67).

Für den Fall, dass die Regierung mit der Gesellschaft einen Vertrag über Zinsgarantie abschliessen will, haben auf Verlangen der Regierung das Eigenthum und die Bahngelder der Gesellschaft als Pfand und Sicherheit zu dienen (cl. 75)[23].

Die folgenden Schlussparagraphen enthalten Strafbestimmungen für Verhinderung der Fahrt, Zerstörung der Anlagen u. s. w.[24].

---

22) And be it enacted that if any other railway company hereafter to be incorporated by law shall build and contract any other railway from any place or places in this Colony it shall be lawful for the said railway company so building and constructing the said other railway to form a junction with the main trunk or any branch thereof which may be built and constructed by the said Sydney Railway Company at such point or points place or places as may be desired or considered most advantageous by such railway company and the said Sydney Railway Company shall convey and transport all passengers goods chattels merchandise ot every kind so arriving at the said junction onwards and backwards at all convenient and usual times on the said trunk or any branch thereof without any unneccessary delay or hinderance to their respective destinations subject to the payment of such rates tolls or dues per mile as may be paid in similar cases to the said Sydney Railway Company.

23) And be it enacted That in case Her Majesty's Government of the said Colony shall at any time enter into any agreement with the said company to guarantee to the shareholders of the said company the payment of any sum or sums of money either as a dividend or as interest on the paid up capital of the said company at any rate to be agreed on between Her Majesty's Government and the said company it shall be lawful for the said company (if H. Majesty's Government shall require the same) to assign or mortgage the property of the said company and the rates arising or to arise by virtue of this Act or any part thereof as a security for any such sum or sums of money as shall be so guaranteed to be paid by the said Government to the shareholders of the said company in pursuance of such guarantee. —

24) Der letzte Paragraph lautet: „This Act shall be deemed to be a Public Act and taken notice of as such by all Judges Justices and others without being specially pleaded. —

Wenn man die Bestimmungen dieses Gesetzes zusammenhält mit den Empfehlungen *Gladstone's* und den Bestimmungen der englischen Gesetze, so sieht man, dass mit den von *Gladstone* vorgeschlagenen Aenderungen im ganzen und grossen die englische Gesetzgebung zum Muster genommen wird.

Eine Sonderheit tritt nur in Kleinigkeiten hervor; so hat die Klausel 41, die seitdem in keinem australischen Eisenbahngesetze fehlte, die sogenannte fencing Clause, ihren Grund in der vorwiegenden Beschäftigung der Landbevölkerung mit der Viehzucht, ihrer Eigenschaft als Heerdenbesitzer.

Die Klausel 75 deutet darauf hin, dass die Beziehungen der Regierung zu dem Eisenbahnunternehmen engere werden sollen durch Gewährung von Zinsen, während sich in England die Bahnen selbständig entwickelten.

Was jedoch sonst in dem Gesetz an Vorschriften enthalten ist, lehnt sich eng an die englischen Vorbilder an, insbesondere die Bestimmungen, welche die Rechte der Krone wahren sollen.

Wer aus der Geschichte der englischen Eisenbahnpolitik weiss, wie wirkungslos dieselben geblieben sind und wie wenig sie verhindert haben, die Eisenbahngesellschaften zu gewaltigen Monopolmächten heranwachsen zu lassen, der wird mit Recht eine ähnliche Entwickelung in Australien erwarten.

Das Bestreben, den Eisenbahnbau in Australien zu ermuthigen, hat zu bedenklichen Concessionen geführt; z. B. das der Gesellschaft gewährte Recht, nach allen Theilen des Landes Zweigbahnen zu bauen, konnte ein Monopol über alle Eisenbahnen des Landes schaffen, welches auch durch die Bestimmungen der Klausel 66 über das Recht des Anschlusses „junction" nicht verhindert, sondern eher begünstigt werden konnte, wie sich aus den englischen Verhältnissen schliessen lässt[25]). Dass diese vorhandenen Keime der Entwickelung nicht gediehen, werden wir im Verlaufe unserer Arbeit sehen; an ausserhalb der Gesetzgebung liegenden Faktoren lag es, dass der Gang der Politik ein

25) Vgl. *Cohn*, a. a. O., Bd. 2, p. 62 ff.

anderer wurde, nicht an dieser ersten australischen Private Railway Act.

Auch nach Südaustralien hatte sich die Woge der Spekulation des Jahres 1845 fortgepflanzt; im Februar 1846 tauchte dort gleichfalls ein Projekt auf, welches wie dasjenige in Neusüdwales eine Bahn von der Hauptstadt nach dem Hafen bauen wollte. Doch nach Abhaltung einiger Versammlungen und der Publikation hochtönender Prospekte wurde es wieder still.

Die unmittelbare Folge dieser Bewegung war ein im folgenden Jahre erlassenes Gesetz[26]), die erste australische General Act, welches in 194 Abschnitten die Bestimmungen zusammenfasste, welche im Jahre 1845 in der englischen Gesetzgebung bestanden, mit allem nöthigen und überflüssigen, z. B. dass die Maschine ihren Rauch verzehren müsse bei Strafe von 5 Pfund Sterling pro Tag, dass jeder auf der Bahn mit eigenem Fahrzeug fahren dürfe u. s. w.

Im Jahre 1848 bildeten sich verschiedene Eisenbahngesellschaften, aus deren Verschmelzung im folgenden Jahre die Adelaide-Adelaide Port Railway Company hervorgeht[27]).

Da es dem Unternehmer (Mr. *Parker*) wesentlich um Landspekulation zu thun war, die Regierung jedoch, den Weisungen des Staatssekretairs folgend, nur soviel Land geben wollte, als für die Bahn selbst nöthig war, so betrieb er seine Sache schliesslich lau und liess, nachdem er sein Bahngesetz 1850 erhalten hatte, die für den Beginn festgesetzte Zeit — innerhalb 18 Monate sollten mindestens 5 Meilen gebaut sein — verstreichen.

Das Gesetz des Jahres 1851 „An Act to authorize the appointment of Undertakers for the Company of the Adelaide-Adelaide Port Railway“ folgte; es bestimmte, dass fünf Undertakers die Bahn auf Kosten des Staats (aus der General Revenue) bauen sollten, dann solle die Bahn öffentlich zur Verpachtung ausgeboten werden.

Der Bau dieser Bahn, der ersten Staatsbahn auf englischem

---

[26]) Act 7, 26. März 1847 („*Acts and Ordinances etc.*“, Adelaide 1857).

[27]) Siehe „*The Adelaide Times*“, 1848—1850.

Boden, schreitet langsam fort, erst 1856 wird ein Theil derselben eröffnet (7 Meilen) dann stockt der Bau und ist bis zum Jahre 1870 wenig fortgeschritten; erst von dieser Zeit an beginnt Südaustralien mit den übrigen Kolonien im Bahnbau zu wetteifern.

Indessen aber hat als dritte diejenige Kolonie den Bahnbau begonnen, welche in der Folgezeit in der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes am schnellsten fortgeschritten und ebenso in der Gesetzgebung den übrigen Kolonien vorangeeilt ist und ihnen zum Vorbilde gedient hat: Die Kolonie Victoria.

Kapitel III.

Die Kolonie Victoria, ihre wirtschaftliche und politische Entwickelung[1]).

Schon in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts fanden verschiedene erfolglose Versuche einer Niederlassung in dem südöstlichen Teile der Kolonie Neusüdwales, dem sog. Port Philip-Distrikt, statt. Doch erst im Jahre 1836 begann die Ansiedelung; der Gouverneur sandte einen Beamten, der als „Police Magistrate“ thätig sein sollte, hin; andere Beamte und einige Soldaten folgten bald nach. —

Kurz vorher hatte eine Vereinigung mehrerer Ansiedler Tasmanias „die Port Philipp-Association“ versucht, sich festzusetzen, indem sie mit Häuptlingen der Ureinwohner Kontrakte abschlossen; die englische Regierung erkannte dieselben jedoch nicht an.

Waren schon am Ende 1836 über zweihundert Personen eingewandert, so verstärkte sich der Strom der Einwanderung, als man von der Schönheit und dem Reichtum des am Flusse Murray gelegenen Teile des Landes vernahm, weshalb ihm ja auch der Name „Australia Felix“ von seinem Entdecker (Sir *Th. Mitchell*) gegeben war.

Bald darauf wurde der Port Philipp-Distrikt unter die Leitung eines stellvertretenden Gouverneurs (Lieutenant-Governor)

---

[1]) Siehe Litteraturverzeichniss.

gestellt, und besonders die darauf folgenden Jahre 1840—1842 sind es, in welchen grosse Schaaren von Ansiedlern einströmten.

Im Jahre 1837 besuchte der Gouverneur selbst den Distrikt und gründete an der Hobsons Bay zwei Städte, Melbourne[2]) und Williamstown. Nicht lange darauf wurde Geelong und Portland gegründet.

In diesen und wenigen anderen Städten hielt sich von Anfang an ein grosser Teil der Bevölkerung auf; das Verhältnis hat sich immer mehr zu Gunsten der städtischen Bevölkerung verschoben und so ist heute fast die Hälfte der Einwohner Viktorias in diesen Städten sesshaft[3]).

Wenn auch in einigen der übrigen australischen Kolonieen die Zahl der städtischen Bevölkerung einen bedeutenden Bruchteil der Gesamtbevölkerung ausmacht[4]), so zeichnet sich doch Viktoria in dieser Hinsicht vor allen aus.

„It is the Country of the Four towns, and all its institutions bear the impress of town life[5]).

Am Ende des Jahres 1842 war die Zahl der Bevölkerung auf 23 799 gestiegen; 8124 Acker Landes standen unter Kultur. Weizen und Hafer in erster Linie, Gerste, Mais, Kartoffeln in zweiter waren die Haupterzeugnisse der Landwirtschaft. Nahezu eine und eine halbe Million Schafe weidete in dem Distrikte.

In diesem Jahre erhielt Melbourne Selbstverwaltung; doch auch für eine vollständige Loslösung des Distrikts von Neusüdwales wurde schon jetzt agitiert; jetzt nahm der Distrikt an der Verwaltung nur insofern teil, als sechs Abgeordnete in dem Legislative Council sassen, der durch die Konstitution des Jahres 1842

---

[2]) Melbourne hat eine mittlere Temperatur von 14° Celsius, im Maximum 44° (Januar), Minimum 1,55° (Juli); etwa wie Marseille, Nizza, Madrid. (Vgl. *T. A. Coghlan*, „*A Statistical Account of the Seven Colonies of Australasia*“. Sydney 1892.)

[3]) Die Bevölkerung Viktorias betrug am 31. Dez. 1891 1157804 Einwohner (606918 Männer, 550886 Frauen). Davon lebten in Melbourne 490902, in Ballarat 46033, in Bendigo 37238, Geelong 24210. *Coghlan*, a. a. O.

[4]) In Adelaide 36,60% der Bevölkerung von Südaustralien, in Sydney 33,61% der Bevölkerung von Neusüdwales.

[5]) *Jenks*, a. a. O., p. 29.

soeben geschaffen war. Waren auch die Verwaltungskosten des Distrikts immerhin beträchtlich, so hatten die Landverkäufe doch einen so grossen Ueberschuss[6]) ergeben, dass schon aus diesem Grunde das Verlangen einer Lostrennung erklärlich ist. Die Agitation für eine solche wurde immer lebhafter.

In gleicher Weise wie bis dahin, zeigte sich in den folgenden Jahren ein beständiges Wachsthum der Bevölkerung und des Wohlergehens, so dass nicht lange darnach in England der Plan der Lostrennung des Distrikts von Neusüdwales erwogen wurde. Das Resultat ist das Gesetz des Jahres 1850. „An Act for the better Government of Her Majesty's Australian Colonies," welches den Port Philipp-Distrikt von Neusüdwales trennte und zur selbständigen Kolonie, der Kolonie Victoria, umwandelte[7]).

An die Spitze derselben wurde ein Gouverneur gesetzt, dem ein Council zur Seite stand, dessen Mitglieder zu einem Drittel von der Krone ernannt, zu zwei Dritteln gewählt werden sollten.

Die Stimmberechtigung war gebunden an Grundbesitz oder Miethe von bestimmter Höhe, oder Besitz von Weidekonzession (pasturing licence).

Die Aufgabe des Council sollte sein. Gesetze zu machen: to make laws for the Peace, Welfare aud good Government etc;" seine Rechte insbesondere in Finanzangelegenheiten waren weitgehender, als die des bisherigen Council von Neusüdwales.

Mit Recht liess sich erwarten, dass diese so sehr ersehnte Massregel der Lostrennung dem Gedeihen des Distrikts von grossem Vortheile sein würde.

Die Kolonie Victoria war damals eine grosse Weide, ihr Reichthum bestand in ihren Heerden.

---

[6]) Von 1836—1843 war ein Deficit von 32000 Pfd. St., abgesehen von den Einnahmen aus dem Landverkauf, die einen Ueberschuss von 400000 Pfd. St. ergaben. *Jenks* a. a. O., p. 127.

[7]) Victoria hat einen Umfang von 87884 engl. Quadratmeilen (beinahe so gross wie Grossbritannien: 89644 Quadratmeilen), liegt zwischen dem 34. und 39. Grad südl. Breite, 141. und 150. Grad östl. Länge.

Von den 76 162 Einwohnern lebten in Melbourne etwa 23 000; doch nur ein kleiner Theil war in der Industrie beschäftigt. Viehzucht, Ackerbau und Handel, das waren damals die Hauptberufe.

Victoria war soeben selbstständig geworden, als die Goldentdeckung der Entwickelung eine ganz andere Richtung gab und einen Umschwung in allen Verhältnissen herbeiführte.

War der Fortschritt Victorias bis dahin schon ein rascher, so wurde er durch die Goldentdeckung beschleunigt, „No single British colony has ever enjoyed prosperity so great aud so rapid as has fallen to the lot of Victoria“ sagt der Geschichtsschreiber Australiens, *Anthony Trollope*[8])

Schon nach zwei Jahren hatte sich die Bevölkerung verdoppelt, nach vier Jahren vervierfacht und im raschem Fortschritt ist Victoria die relativ bevölkertste Kolonie Australiens geworden, und ist im Begriffe auch absolut die grösste Einwohnerzahl zu erreichen[9]).

Wenn auch die Produktion des Goldes allmählich nachliess und Viele enttäuscht fortgingen, so blieb doch ein grosser Theil derjenigen, welche das Gold angelockt hatte, im Lande und wandte sich anderer Beschäftigung zu.

Auch die Wollproduktion Victorias hat im Laufe der Zeiten an Bedeutung verloren; stand die Kolonie noch im Jahre 1861 in dieser Hinsicht an erster Stelle unter den australischen Kolonien, so war sie nach zehn Jahren an zweiter, nach weiteren zehn an dritter und steht heute an vierter Stelle. Einen gewissen Ersatz gewährt die Ausfuhr von Talg und Häuten, und konserviertem Fleisch, welche einen grossen Umfang gewonnen hat.

Dagegen hat sich der Ackerbau Victorias so gehoben, dass sie heute mehr als ein Drittel des gesammten Weizens der Kolonien produziert, dass sie den andern Kolonien voransteht in der Produktion von Gerste, Heu und nebst Neu-Seeland in Hafer, ferner in der Produktion von Milch, Butter und Käse.

---

8) *Anthony Trollope*, „*History of Australia*“. 1873, p. 375.

9) Am 31. Dez. 1891 hatte die bevölkertste Kolonie, Neusüdwales, 1165300 Einwohner. *Coghlan*, a. a. O.

Im Weinbau, in welchem erst Südaustralien an der Spitze stand, hat Victoria gleichfalls die Führung übernommen, hat die reichsten Ernten und einen grossen, sich stätig erweiternden Handel mit Europa; auch der Bau und der Export anderer Früchte mehrt sich beständig.

Der Handel Victorias ist in allen Zweigen gewachsen[10]) und Melbourne ist jetzt der wichtigste Hafen der australischen Kolonien.

Das Wachsthum Melbourne's war so gross, dass die Stadt oft spöttisch die Pilzstadt „the mushroom city" genannt wurde[11]); Sie ist die grösste Stadt Australiens geworden.

Die Verschiebung der Berufe seit der Mitte des Jahrhunderts lässt sich daraus ersehen, dass ausser den Bewohnern Melbourne's noch 200000 in Städten wohnen, 100000 in Bergwerken thätig sind, sodass nach Abzug von noch 132000 Beamten nur 240000 Einwohner für die Ackerbau und Viehzucht treibende Bevölkerung zu rechnen sind[12]).

War 1850 noch die Viehzucht für Victoria charakteristisch, so ist es heute ausser Ackerbau und Handel die Industrie. In immer steigendem Masse hat sich die Industrie Victorias trotz des Mangels an Kohle, welche sie aus Neusüdwales zu entnehmen hat, entwickelt; und wenn im Jahre 1850 nur 46 industrielle Anlagen vorhanden waren, so ist die Zahl auf 3137 im Jahre 1889 angewachsen. —

Wie in wirthschaftlicher Beziehung, schritt Victoria auch in anderem fort, hauptsächlich durch die Mitwirkung der Gesetzgebung. Schutzzölle — im Jahre 1861 war zuerst das Princip des Schutzzolles im Parlamente durchgedrungen — sollten der

---

[10]) Wie in Australien überhaupt, ist in Victoria das Bankwesen übermässig entwickelt; von 60 Banken Australiens im Jahre 1892 waren 16 in Victoria. *Coghlan*, a. a. O.

[11]) Die Bevölkerung betrug im Jahre 1841: 4479, 1851: 23143, 1861: 139916, 1871: 206780, 1881: 282947, 1891: 490902. *Coghlan*, a. a. O.

[12]) Diese Zahlen bedeuten die Angehörigen der Haushaltungen. Im Jahre 1890 gab es (nach *Pearson*, a. a. O.) 320000 Männer zwischen 18 bis 60 Jahren, davon waren 24816 Beamte. — *George Ranken*, „*The Federal Geography of British Australasia*", Sydney 1891.

Industrie des Landes [13]), eine gute Landgesetzgebung dem Ackerbau und der Viehzucht förderlich sein; die Anlage von Eisenbahnen insbesondere die Möglichkeit einer Niederlassung schaffen [14]). Denn die wenigen in Victoria vorhandenen Flüsse waren unbedeutend, bald reissend und grosse Ueberschwemmungen verursachend, bald ausgetrocknet.

Selbst dem Klima, welches durch die häufigen Dürren in vielen Theilen der Kolonie das Land werthlos machte, wurde Trotz geboten.

Grossartige Wasserwerke haben es ermöglicht, aus werthlosem Boden reiches Land zu schaffen [15]).

In fast allen diesen Anlagen und der dieselben ins Leben rufenden Gesetzgebung ist Victoria den übrigen Kolonien vorangeeilt; doch nicht geringer als der materielle Fortschritt war der geistige. Eine Universität, und andere wissenschaftliche Anstalten wurden gegründet, insbesondere aber wurde das Volksschulwesen gepflegt [16]); seit dem Jahre 1872 besteht Schulzwang und Unentgeltlichkeit des Elementarunterrichts. „Free compulsory and secular primary education". — Der Religionsunterricht findet nicht in der Schule statt, sondern ist Sache der Kirchengemeinden; Staat und Kirche sind von einander getrennt [17]). —

---

[13]) Ueber die ähnlich wirkende Politik der Einwanderung vgl. *Ch. Dilke*, a. a. O, Bd. 2, p. 315. — In dem Artikel *„Dangers of Democracy"* („The Westm. Review", 1868, vol. 33, p. 32) wird Victoria wegen des Schutzzolles und Verbot freier Einwanderung getadelt und die Gesetzgebung genannt: An ignorant contempt of the best established principles of political economy.

[14]) Von den Telegraphen sagt *Coghlan*, dass nirgendswo in der Welt so rapide Entwickelung und starke Benutzung vorhanden sei. —

[15]) Bei Mildura im Swan Hill-Distrikt, der infolge Wassermangels werthlos und unbewohnt war, erhielt durch Gesetz eine Firma Chaffey Brothers 250000 Acker Landes mit der Verpflichtung, in den ersten fünf Jahren 35000 Pfd. St. für Bewässerungsanlagen auszugeben; sie gab wirklich 275000 Pfd. St. aus in 4 Jahren, wodurch 40000 Acker anbaufähig wurden; ausserdem hat sie noch 100000 Pfd. St. für das Land selbst ausgegeben, 3000 Einwohner wohnen jetzt dort (vgl. *Coghlan*, a. a. O.). Ausser dieser privaten Thätigkeit unternimmt, wo nöthig, der Staat die Werke selbst oder unterstützt die Distrikte. Vgl. darüber *Charles Dilke*, vol. I, p. 204—212.

[16]) Die Universität wurde 1855 gegründet. Die öffentliche Bibliothek in Melbourne hatte 1878 84659 vol. (*E. Avalle, „Notices sur les Colonies Anglaises"*, Paris 1890). Staatsschulen gab es 1890 2170, etwa 15% der Bevölkerung sind Schüler.

[17]) Seit 1875.

Die meisten der diese Fortschritte befördernden Gesetze wurden zu einer Zeit erlassen, wo bereits der letzte bedeutende Wechsel im politischen Leben Victorias stattgefunden hatte.

Denn schon vier Jahre nach der Goldentdeckung wurde Victoria die neue Verfassung gegeben, das sogenannte „Responsible Government", welche in allem wesentlichen noch heute besteht[18]. —

Mit den damals geschaffenen politischen Institutionen Victorias, den Organen der Gesetzgebung und Verwaltung, müssen wir genauer bekannt sein, um die Entwickelung der Gesetzgebung selbst verstehen zu können. —

An anderer Stelle haben wir bereits den Zusammenhang der australischen Kolonien mit dem Mutterlande geschildert; er ist mit Recht ein „goldenes Band" genannt worden.

Der Gouverneur ist es, welcher den Zusammenhang vermittelt; von der Königin ernannt, darf er von ihr nach Belieben abberufen werden („holds office during Her Majesty's pleasure").

Er ist oberster Befehlshaber der Truppen, hat das Recht der Begnadigung und der Anstellung der Beamten. Jedoch sind seine Machtbefugnisse nicht sehr gross; er wird beschränkt durch den Council oder Cabinet[19].

Wie in England selbst, so besteht in den australischen Kolonien Parteiregiment; die konservative oder liberale Partei führt zeitweilig das Regiment, mitunter finden freilich bei annähernd gleicher Stärke Koalitionen statt.

Die konservative Partei vertrat stets — so darf man wohl sagen — die agrarischen, aristokratischen Interessen und daraus ergiebt sich die Stellungnahme zu den einzelnen Fragen; sie ist z. B. freihändlerisch gesinnt, gegen Erweiterung des Stimmrechts u. s. w. Die liberale Partei ist demokratisch, daher schutzzöllnerisch, für Schulzwang und Aufhebung des Schulgeldes, Ausdehnung des Stimmrechts, auch auf Frauen. —

Die Demokratie hat, wie oben angedeutet, die meisten ihrer

---

18) Proclamation der Constitution 23. Nov. 1855.

19) Vgl. *Gneist*, *„Das englische Verwaltungsrecht etc."*, 1883, § 48, 49.

Forderungen durchgesetzt und ist mehr und mehr zur Herrschaft gekommen; die Gesetzgebung hat dadurch ihr Gepräge erhalten. Denn das Cabinet, welches die eigentliche Regierung ist und mit dem Gouverneur zusammen als „Governor-in-Council“ bezeichnet wird, ist nichts weiter, als ein Komitee der gerade herrschenden Partei. —

Das geschriebene Gesetz sagt zwar, dass der Gouverneur das Recht hat, Minister einzusetzen, im Maximum zehn an der Zahl, welche Mitglieder des Executive Council und von denen mindestens vier auch Mitglieder des Parlaments sein müssen, doch wie in England selbst, herrscht nicht das geschriebene Gesetz, sondern die thatsächlichen Verhältnisse sind folgende:

Ein Minister, mitunter der Premier genannt, wird von dem Gouverneur mit der Bildung des Ministeriums, des „Cabinet“, beauftragt.

Ergiebt sich im Verlaufe der Zeit, sei es durch die Abstimmungen des Parlaments in Fragen der Regierungspolitik oder ein directes Misstrauensvotum, oder aber den Ausfall der Wahlen zum Parlament, dass die Regierung im Parlamente keine Majorität hat, so steht das Ministerium vor der Wahl, zu demissionieren, oder vom Gouverneur Auflösung des Parlaments zu verlangen; je nach den Umständen geschieht das eine oder andere.

Unterliegt das Ministerium, so wird aus Mitgliedern der bisherigen Opposition das neue Cabinet gebildet. Diesem liegt es dann ob, Gesetzesvorschläge im Parlamente zu bringen oder aus der Mitte des Parlaments eingebrachte Gesetzesvorschläge zu unterstützen oder zu bekämpfen. Das Cabinet steht zu gleicher Zeit an der Spitze der Verwaltung, der Executive. —

Die guten Folgen dieses Systems bestehen darin, dass eine grosse Anzahl Parlamentarier Gelegenheit hat, an der Verwaltung Theil zu nehmen und fähiger und damit gerechter zu werden in der Beurtheilung der Regierungsthätigkeit[20]). —

---

[20]) Vgl. eine beachtenswerthe Schilderung der Parlamentarier von einem Gegner der Demokratie in dem Artikel „*Democratic Government in Victoria*“ („The Westminster Review“, 1868, vol. 33, p. 496 ff.).

Die Schattenseiten desselben bestehen darin, dass mitunter tüchtige Beamte von herrschsüchtigen und dilettantenhaft experimentirenden Ministern beiseite geschoben werden, und der häufige Mangel einer einheitlichen Regierung. Um diese Missstände zu beseitigen, ist das System, wie wir später sehen werden, teilweise durchbrochen worden. —

Auch wird ein Gegengewicht gegen das Parteiregiment gebildet durch das Beamtentum. —

Denn da die Ministerien in Victoria von Anfang an sehr schnell, fast jährlich wechselten, so ergiebt sich daraus ein natürliches Uebergewicht der Beamten, besonders in allen Ressorts, in denen eine genaue Sachkenntnis erforderlich ist.

Die Namen der einzelnen Ministerien wechseln häufig; ein Minister hat öfters zwei Ministerien; doch besteht die Bestimmung, dass er nur das Gehalt des einen beziehen darf[21]).

Das Parlament hat zwei Bestandteile, das Oberhaus (Legislative Council) und das Unterhaus (Legislative Assembly).

Das Oberhaus hat im allgemeinen die Rechte des Unterhauses; nur sind seine Machtbefugnisse ausdrücklich in Finanzangelegenheiten beschränkt. Es darf daher an gewissen Gesetzesvorschlägen[22]) keine Aenderungen vornehmen, hat jedoch das Recht, solche Bills im Ganzen zu verwerfen.

Diese Bestimmung hat oft zu Konflikten zwischen beiden Häusern Anlass gegeben wegen der Schwierigkeit, die genauen Grenzen zu ziehen.

Während das Wahlrecht für den Council — mit gewissen Ausnahmen — auf die wohlhabende Bevölkerung beschränkt ist, ist für das Unterhaus jeder Grossjährige (über 21 Jahr alte) wahlberechtigt.

---

[21]) Die Aemter des Chief Secretary, Attorney-General, Minister of Justice, Treasurer, Minister ot Lands, Minister of Mines, Minister of Public Works, Minister of Railways and Roads, Minister of Trade and Customs, Minister of Public Instruction, Minister of Agriculture, Water Supply, Postmaster-General sind die gewöhnlichen Ministerien, welche in verschiedenen Combinationen zusammen an die einzelnen Mitglieder des Kabinets verteilt werden.

[22]) „All Bills for appropriating any Part of the Revenue of Victoria and for imposing any Duty, Rate, Tax, Rent, Return or Impost," shall originate in the Assembly, and may be rejected but not altered by the Council, lautet § 56 der Constitution Act.

Die Radikalen Victorias, die in dem Council die einseitige Vertretung des Kapitals sehen, wollen Abschaffung desselben; es würde dies jedoch eine bedenkliche Massregel sein; wir werden wenigstens sehen, dass gerade in der Frage der Eisenbahnpolitik der Council der Aufgabe, welche jedes Oberhaus erfüllen soll, nämlich eine voreilige Gesetzgebung zu verhüten, gerecht geworden ist.

Man mag daher seine ohnehin nicht zu grossen Rechte einschränken; eine völlige Aufhebung dürfte sich rächen, falls nicht andere Garantieen für Herstellung einer besonnenen Politik geschaffen werden.

Denn im ganzen und grossen ruht ja die eigentliche Herrschaft des Landes schon jetzt bei der Legislative Assembly.

Für diejenigen, welche noch weitere Details über das Parlament Victorias haben wollen, sei folgendes mitgeteilt:

Das Parlament hat die Aufgabe der Gesetzgebung „to make Laws in and for Victoria, in all cases whatsoever“. Jährlich muss mindestens eine Session stattfinden; die Zeit zwischen zwei Sessionen darf nicht zwölf Monate überschreiten; der Gouverneur hat das Recht, die Assembly aufzulösen. —

Die Wahlkreise des Council sind 14 Wahlprovinzen, der Assembly 84 Wahldistrikte.

Der Legislative Council hatte nach der Constitution Act 30 Mitglieder, 1881 wurde die Zahl auf 42, 1883 auf 48 erhöht; jedes Mitglied wird für 6 Jahre gewählt; der Legislative Council kann nie aufgelöst werden; alle zwei Jahre scheidet das älteste Mitglied aus, doch kann jeder Abgeordnete wiedergewählt werden.

Wählbar ist jeder über 30 Jahre alte in Victoria geborene Bürger, oder wer naturalisiert und zehn Jahre ansässig und ein schuldenfreies Grundeigentum im Werte von 100 Pfd. St. besitzt.

Das aktive Wahlrecht ist ebenfalls an gewissen Besitz geknüpft, ausserdem aber sind wahlberechtigt die Graduierten einer britischen Universität „the graduates“, die Studenten der Universität Melbourne, die Rechtsanwälte (Barristers at law, Solicitors, Conveyances), Aerzte, Geistliche, Schullehrer und die aktiven und pensionierten Offiziere des Heeres und der Marine.

Die Wähler müssen in Victoria geboren oder drei Jahre naturalisiert und mindestens 21 Jahre alt sein. Haben mehrere Personen zusammen Grundeigentum in dem erforderlichen Werte, so erhalten sie auch zusammen das an dasselbe geknüpfte Wahlrecht.

Ein Drittel der Mitgliederzahl des Council muss anwesend sein, damit Beschlussfähigkeit besteht. Minister dürfen im Council in beliebiger Zahl sitzen, doch ist weder ihnen noch sonst Jemandem erlaubt, in beiden Häusern des Parlaments zugleich ein Mandat zu haben. —

Die Legislaturperiode der Assembly beträgt drei Jahre, nach Ablauf derselben müssen innerhalb acht Tagen Neuwahlen ausgeschrieben werden.

Die Zahl der Abgeordneten betrug erst sechszig, wurde verschiedene Male erhöht und beträgt jetzt 95, die in 84 Wahldistrikten gewählt werden.

Der Kandidat muss in Victoria geboren oder vor mindestens fünf Jahren naturalisiert sein und zwei Jahre in Victoria wohnen; wählen darf jeder über 21 Jahr alte in Victoria Geborene oder naturalisierte in Victoria 12 Jahre ansässige Bürger.

Wer Grundeigentum im Kapitalwerte von 50 Pf. St., oder einem Einkommen von 5 Pf. St. besitzt, darf in dem Distrikte, wo dies Grundeigentum liegt, gleichfalls wählen.

Beschlussfähigkeit („quorum“) führt die Anwesenheit von 20 Abgeordneten herbei. Im Falle der Stimmengleichheit giebt der Speaker den Ausschlag. Die Abgeordneten beziehen 300 Pf. St. Diäten und haben freie Eisenbahnfahrt.

Die Formen, in denen sich die Gesetzgebung vollzieht, sind den englischen nachgeahmt.

Wie dort passiert ein Gesetzesvorschlag (Public Bill, Private Bill) gewöhnlich anstandslos die erste Lesung. Bei der zweiten Lesung findet der Kampf um das Prinzip der Bill statt. Ist er zu Gunsten derselben entschieden, so findet die Spezialberatung statt (house goes into committee) nach deren Erledigung alles weitere mehr Förmlichkeiten sind. (Bill reported, Third Reading etc.)

Dieselben zahlreichen Mittel, wie sie in England zur Verfügung stehen, um eine Bill zu Fall zu bringen, werden auch in Viktoria angewandt.

Bei allen wichtigeren Gesetzesvorschlägen wird die Bill, wie in England, einem Ausschusse (Select Comittee) übergeben, nach dessen Berichterstattung die weitere parlamentarische Behandlung stattfindet.

Oft findet jedoch die Voruntersuchung einer Frage durch eine vom Gouverneur eingesetzte Enquete-Kommission (Royal-Commission) statt.

Hat eine Bill die Assembly passiert, so wird sie an den Council geschickt. Dieser hat, wie oben gesagt, mit gewissen Ausnahmen das Recht, im einzelnen Zusätze zu machen oder Streichungen vorzunehmen, also das Recht, sie zu amendieren.

Findet zwischen Assembly und Council keine Einigung statt und will die Regierung trotzdem nicht auf die Bill verzichten, so wird ein Komitee aus Mitgliedern beider Häuser eingesetzt, welches gewöhnlich die Einigung herbeiführt[23]).

Ausser der Macht der Gesetzgebung hat das Parlament noch einen sehr weitgehenden Einfluss auf die Verwaltung durch das Recht der Fragestellung (question) an die Minister und das Recht, Auskunft (return to order) zu verlangen über irgend welche Details der Verwaltung Im übrigen aber ist die Verwaltung Sache des Executive Council, oder wie es genannt wird, da der Gouverneur an der Spitze der Executive steht, des Governor-in-Council.

Der Gouverneur hat, wie oben bemerkt, die Anstellung der Beamten zu vollziehen. Doch hat er nur das Recht der Anstellung der Minister, während die übrige „Patronage" bei dem Kabinet ruht, d. h. das Recht der Anstellung und Entlassung von Beamten; während in der ersten Zeit dieses Recht so weit ging, dass sofort alle Beamten entlassen werden konnten und die Zustände Victorias mitunter den amerikanischen ähnlich waren[24]),

[23]) Mitunter kommt es jedoch zum Konflikt „dead-lock", so im Jahre 1866. Vgl. *Todd*, a. a. O.

[24]) Im Juli 1872 wurde ein Ministerium wegen Missbrauchs der Patronage gestürzt. Vgl. *Anthony Trollope*, a. a. O. *Dale*, „*Impressions*" etc., 1889.

so ist durch Gesetzgebung eine Aenderung eingetreten; es wird an anderer Stelle geschildert werden, dass es gerade die Eisenbahnpolitik war, welche diesen Wechsel verursachte.

Im Jahre 1883, zuletzt im Jahre 1890 ist durch die Gesetzgebung jede Willkür oder Rücksichtnahme auf die politische Stellung in der Berufung, Beförderung und Entlassung von Beamten ausgeschlossen. Die Folgen dieser Verhältnisse sind nach Ansicht von *Edward Jenks*[25]), dass das Parteiregiment in Victoria eines natürlichen Todes stirbt.

Ausser dem Executive Council sind insbesondere durch Gesetz geschaffene Aemter, denen bestimmte Verwaltungsaufgaben und das oft weitgehende Recht Statuten „by-laws" zu machen, zufallen. So werden wir Gelegenheit haben, das Amt des „Board of Land and Works" kennen zu lernen, welches die Strassen und Brücken, und eine Zeit lang die Eisenbahnen zu verwalten hatte, bis 1883 das Board of Railway Commissioners dieselben übernahm; ein anderes Amt ist das „Public Service Board" 1883, das „Board of Public Health" 1890 geschaffen.

Während das Board of Land and Works dem Kabinet unterstand, so ist das der Railway Commissioners und des Public Service Board unpolitisch, ein „non-political board" d. h. es steht direkt unter dem Gouverneur. An anderer Stelle werden wir näher darauf einzugehen haben; es ist die Einrichtung der non-political boards ein Experiment, welches zuerst in Victoria gemacht und von den anderen Kolonien nachgeahmt worden ist.

Diese Einrichtungen schaffen Victoria einen tüchtigen vom Wechsel der Regierungen unabhängigen Beamtenstand.

„The Civil Service which was at one time a byword, is

---

25) *E. Jenks*, a. a. O., p. 274: „In America the famous „Spoils" system makes every official, down to the bow oar of the pilot's boat, a keen partisan and a determined supporter of the Government. He knows that if his party is defeated he must lose his post, and he will strain every nerve to prevent defeat. In Victoria the holders of official positions at least the younger members of the service, are largely indifferent to the rise and fall of Governments. One very obvious result of the fact is that the party system is dying a natural death in Victoria."

now a credit to the colony, and nothing can exceed the average capacity, industry, and trust-worthiness of its public servants" [26]).

Nur langsam folgte der Entwickelung der centralen Verwaltung die Selbstverwaltung kleinerer Verbände, das „Self Government" oder „Local Government." In Victoria hat es daher stets nur jene wahre Selbstverwaltung gegeben, bei welcher der Zusammenhang mit der centralen Verwaltung gewahrt bleibt [27]).

An anderer Stelle ist der im Jahre 1842 gemachte Versuch erwähnt worden, in Australien Selbstverwaltungskörper „District Councils" mit weitgehenden Befugnissen zu schaffen, ein Versuch, der bei der geringen Dichtigkeit der Bevölkerung und dem wenig sesshaften Charakter derselben scheiterte.

Allerdings trug dazu auch die sehr unpopuläre Bestimmung bei, dass die Distrikte die Hälfte der Polizeikosten der Kolonie tragen sollten. Selbstverwaltung hatten daher damals nur die Städte Melbourne und Geelong.

Als Victoria von Neusüdwales getrennt wurde, wurde die Frage sofort in Angriff genommen. Nach zwei Richtungen hin geschahen Schritte; das Gesetz des Jahres 1854 „An Act for the Establishment of Municipal Corporations" ermöglichte es Stadtbezirken das Recht der Selbstverwaltung zu erlangen, das Gesetz des Jahres 1852 „An Act for making and improving Roads in the Colony of Victoria" schuf den Anfang der Selbstverwaltung für das Land. Es schuf ein Central Road Board, welches direkt unter dem Gouverneur stehen sollte und die Hauptstrassen (main roads) zu bauen und zu verwalten hatte und District Road Boards, die für die Nebenstrassen „parish und cross roads" zu sorgen hatten.

---

[26]) *Charles Dilke*, a. a. O., vol. 1, p. 200. — The strong bureaucratic tendency of the Victorian Public Service Act of 1890 cannot fail to be noticed by the most casual reader. The tenure of the civil officers is practically for life; they may be removed only after an investigation in which the accused may be represented by counsel; they may not be engaged in any other occupation etc. etc. („Political Science Quarterly", vol. VII Nr. 1, March 1892.)

[27]) Vgl. *Charles Dilke*, „*Local Government and Taxation*", London 1875.

Dieses Gesetz bewährte sich gut; aus diesen District Road Boards gingen im Jahre 1869 die „Shires“ hervor, welchen erweiterte Rechte verliehen wurden. Auch wurden Anordnungen getroffen, dass unter gewissen Bedingungen neue Shires gegründet werden konnten, und die Gründung solcher erleichtert durch die Bestimmung, dass die Regierung während der ersten fünf Jahre die Shires finanziell zu unterstützen hatte.

In demselben Jahre wurde durch ein anderes Gesetz die Selbstverwaltung der Städte gefördert. Der Name der Stadtbezirke lautete seit dem Jahre 1863 „Borough“ mit Unterabtheilungen „wards“ oder „ridings.“ Das Gesetz des Jahres 1869 traf Bestimmungen über die Rechte und Pflichten, das Wahlrecht, Zahl der „Councillors“, und gab dem Vorsitzenden den Titel „Mayor.“

Im Jahre 1874 wurden die verschiedenen Gesetze zusammengezogen in dem Gesetz „Local Government Act,“ welches im Jahre 1890 amendiert wurde. Die Entwickelung der boroughs und shires war rasch vor sich gegangen; fast überall sind jetzt solche vorhanden[28]). Boroughs, die eine Roheinnahme von mehr als 10 000 Pfund Sterling haben, dürfen den Titel „towns“ führen und falls sie mehr als 20 000 Pfund Sterling haben „city“ und haben erweiterte Befugnisse für Aufnahme von Anleihen.

Ueber die Grösse der boroughs besteht die Bestimmung, dass sie nicht mehr als 9 square miles Ausdehnung haben dürfen. Die boroughs und shires heissen „municipality“; an der Spitze steht der „Council“. Den Selbstverwaltungskörpern ist das Recht der Gesetzgebung (by-laws, regulations and joint regulations) gegeben. —

Ausser den boroughs und shires sind noch zu erwähnen die Mining District Boards, welche die Angelegenheiten der Goldgräber verwalten.

Die Beamten des Municipal Council, welche dieser selbst wählt, sind folgende: Der Vorsitzende, (des borough „Mayor“ des „shire“ „President“), der für ein Jahr gewählt wird, der

[28]) *„57. Boroughs 132 Shires im Jahre 1890“, Jenks*, a. a. O., p. 329.

„Treasurer", der die Verwaltung der Gelder hat, der Municipal Clerk („town Clerk" oder „shire secretary"), ferner der Surveyor.

Die Wähler selbst und die Regierung wählen „Auditors", welche die Verwaltung zu controliren haben.

Alle Beamten müssen von der Regierung. Bestätigung erhalten, der Stadtbaumeister „Surveyor" ein Zeugniss als „Surveyor of Land and Works" von einer bestimmten Behörde „Municipal Surveyor's Board" besitzen.

Die Beamten der Mining Districte werden von der Regierung eingesetzt und besoldet. —

Geht hieraus schon eine grosse Abhängigkeit der Selbstverwaltungskörper von der Regierung hervor, so ist dieselbe noch grösser durch die Beiträge, welche fast allen municipalities gegeben werden. Eine Selbstverwaltung in der Rechtssprechung und Polizei besteht in Victoria nicht, jeder Richter, jeder Polizeibeamte ist Beamter der Regierung.

Nachdem wir die Formen der Verfassung und Verwaltung Victorias kennen gelernt haben, ist es geboten, auch auf den Inhalt der Gesetzgebung über die wichtigsten Angelegenheiten einzugehen. —

Es wurde bereits mitgetheilt, dass die Landgesetzgebung und Arbeiterschutzgesetzgebung Victorias bereits wissenschaftliche Behandlung gefunden haben[29]), und es finden sich auch vereinzelt Hinweise auf andere Gegenstände der Gesetzgebung. So erwähnt z. B. *Charles Dilke*[30]), die in Victoria bestehende progressive Erbschaftssteuer „succession duty" die mit der Höhe der Erbschaft von 1 bis 10 % ansteigt, eine Steuer wie sie in Europa nur in Solothurn, Thurgau, Zürich, Bern besteht[31]).

---

29) Siehe Litteraturverzeichniss.

30) Dieser Angabe *Dilkes* steht eine andere gegenüber, nach der die „Succession duti<" nur Vermögen über 20000 Pfd. St. mit 5—10 % treffen (*Stephan Bauer*, a. a. O., p. 525) — A. a. O., vol. 1, p. 192.

31) *G. Cohn*, „*Syt. der Nationalök.*", vol. 2, p. 474. *Schoenberg*, „*Handb. der politischen Oekonomie*", Bd. 3, p. 525.

Auch auf allen übrigen Gebieten der Gesetzgebung Victorias zeigt sich der demokratische Charakter; ausser diesen wie oben angeführt, der staatssocialistische, indem die Regierung mit zahlreichen Aufgaben betraut wird, im Gegensatze zu England und zu den gewohnten Ansichten über den englischen Volkscharakter[32]).

Schon aus der Zahl der Beamten, die, wie die oben angeführten Zahlen zeigen, die Höhe von acht bis zehn Prozent der Bevölkerung beträgt, kann man auf den verhältnissmässig grossen Umfang staatlicher Thätigkeit schliessen. —

In der Landgesetzgebung Victorias tritt freilich dieser Charakter weniger hervor als in der Neuseelands[33]), wo insbesondere die Ideen von *Henry George* weite Verbreitung und Einfluss gewonnen haben[34]); in der Arbeiterschutzgesetzgebung dagegen ist es den übrigen Kolonien vorangegangen.

Zwei Punkte seien hier hervorgehoben; die Gesetzgebung in Bezug auf den Achtstundentag[35]) und den frühen Schluss der Geschäfte.

Im Jahre 1874 wurde der achtstündige Arbeitstag für Fabrikarbeiterinnen (women in Factories) 1877 für Grubenarbeiter gesetzlich festgestellt; im Jahre 1885 wurden die Bestimmungen des erstgenannten Gesetzes auf alle Beschäftigung von Frauen („in any factory or workroom“) und Knaben unter sechzehn Jahren ausgedehnt; ferner ist für Angestellte von Pferdebahngesellschaften, von Unternehmern von Staatswerken, für die Staatsbeamten und Beamten der Boroughs und Shires der Achtstundentag theils durch Gesetz, theils auf dem Verwaltungswege eingeführt. —

---

32) So spricht z. B. *Gustav Schöttle* („*Der Telegraph in administrativer und finanzieller Hinsicht*“, Stuttgart 1883, p. 24) von dem scharf ausgeprägten Widerwillen gegen jegliche Art staatlicher Einmischung, welcher der angelsächsischen Rasse im Blute liegt“. Vgl. auch *Reinhold Pauli*, „*Geschichte Englands seit den Friedensschlüssen von 1814—1815*“, Leipzig 1867, vol. 2, p. 212. Vgl. auch Cap. I, Anm. 120.

33) Aehnlich ist von Neuseeland das Experiment der staatlichen Versicherung gemacht worden. Vgl. *Charles Dilke*, a. a. O., Bd. 1, p. 419.

34) Vgl. *St. Bauer*, a. a. O., p. 684.

35) Siehe Litteraturverzeichniss.

Da solche Gesetze nur wirkungsvoll sind, wenn eine genügende Controlle vorhanden ist, so wurden in Victoria Inspektoren mit weitgehenden Befugnissen eingesetzt[36]).

Das Gesetz des Jahres 1885 enthält gleichfalls Bestimmungen über den Schluss der Geschäfte; indem bestimmt wird, dass alle Läden mit gewissen festgesetzten Ausnahmen[37]) an allen Wochentagen um 7 Uhr, am Sonnabend um 10 Uhr geschlossen werden müssen; es sei denn dass eine Majorität von Ladeninhabern in einer betreffenden Branche an den Town Council für Ausnahme von dem Gesetz petitionierte.

Die Festsetzung der Strafen blieb den Municipal Councils überlassen. — Hat dieses Gesetz auch noch Mängel[38]), so hat es doch eine günstige Wirkung ausgeübt und den frühen Schluss vieler Geschäfte herbeigeführt. —

Ehe wir mit der Betrachtung über diesen Theil der Gesetzgebung Victorias abschliessen und uns unserm Gegenstande, der Eisenbahnpolitik Victorias zuwenden, muss noch erwähnt werden, dass die Vorliebe für Staatshilfe in den australischen Kolonien keineswegs die Bestrebungen der Einzelnen lähmt, sich durch eigene Kraft oder durch genossenschaftliche Verbindung zu helfen; im Gegentheil sind z. B. die Gewerkvereine (Trade Unions) stärker als irgendwo und haben vielen Arbeitern auch ohne Gesetz hohe Löhne und den Achtstundentag erkämpft[39]) —

Auch hierin war Victoria allen Kolonien voran. Seit dem Jahre 1856, in welchem die Bauhandwerker Victorias den Achtstundentag erkämpften, gilt der Tag des Sieges, jetzt „Eight Hours Day" genannt, als allgemeiner Feiertag[40]).

---

36) Vgl. *St. Bauer*, a. a. O., p. 665.

37) *St. Bauer*, a. a. O., p. 663.

38) Vgl. *St. Bauer*, a. a. O., p. 664. *Ch. Dilke*, vol. 1, p. 251. *S. Webb*, *„The Eight Hours Day"*, London 1891, p. 43.

39) *G. v. Schulze-Gaevernitz*: „In keinem Lande der Welt ist die Organisation der Arbeit so weit fortgeschritten, wie in Australien." Art. *„Gewerkvereine"* im „Handw. der Staatswissensch., Bd. 4, Jena 1892. — Ueber die Lage der Arbeiter vgl. *Dilke*, passim.

40) „Sämmtliche Gewerkvereine pflegen an diesem Tage in feierlichem Zuge mit entfalteten Bannern die Stadt zu durchziehen; an dem sich daran schliessenden

So sehen wir in Victoria ein Land, welches wegen der verhältnismässig glücklichen Lage seiner Bevölkerung mit Recht den Namen „Australia Felix“ verdient[41]).

Ob sie denselben auch fernerhin wird behalten dürfen? Dies hängt davon ab, ob diejenigen Recht behalten werden, welche glauben, dass der Mob sich immer mehr vordrängen und die Herrschaft an sich reissen wird[42]), oder diejenigen, welche glauben, dass die zur Herrschaft gelangte Arbeiterschaft es in weiser Ausübung ihrer Macht verhindern wird[43]) und ob der Versuch des letzten Jahrzehnts, einen vom Parteiregiment unabhängigen Beamtenstand zu schaffen, von Erfolg gekrönt sein wird. Denn wenn dies Victoria auf die Dauer gelingt, so wird es mit Recht den Demokratien zum Muster dienen können[44]) und damit zugleich eine wichtige Gewähr einer gedeihlichen Entwickelung besitzen. —

Doch wie auch immer die Zukunft sich gestalten möge[45]),

Feste nehmen die höchsten Behörden, sowie der Statthalter theil.“ — *v. Schulze-Gaevernitz*, a. a. O., p. 46 Nach ihm ist das Datum der Einführung des Achtstundentages der 23. April. *Ch. Dilke*, a. a. O., p. 249 und *S. Webb*, a. a. O., p. 38, bezeichnen den 22. April als den Festtag. Nach *St. Bauer* ist es der 21. April.

41) Bezeichnend ist z. B. die Höhe des Fleischkonsums, der Umfang des Sports jeder Art. Nach *Coghlans* Statistik ist sowohl der Privatreichthum der Bewohner Victorias als auch der des Staates der verhältnissmässig grösste der Welt.

42) Z. B. *Ruhland*, Allg. Zeitung 1889, 31. Dezember. *Fortescue*, „*The seamy side of Australia*“. Vgl. auch *Marcus Clarke*, „*The future Australian Race*“. *Alex. v. Hübner*, „*Durch das Britische Reich*“, Leipzig 1891, p. 131. — In dem Artikel „*Democratic Government in Victoria*“, a. a. O., p. 506 heisst es: The colony has progressed „in spite“ of its government . . . . The truth is that government in Victoria is steadily deteriorating in proportion as the manhood has awakened to the knowledge of its influence.

43) *Earl of Meath*, a. a. O.

44) So behauptet *Charles Dilke:* In general, it may be stated of Victoria that that colony stands almost at the very head of all countries in the world in the adoption of scientific principles to government and legislation (*Charles Dilke*, „*Local Government and Taxation in the Australian Colonies and New Zealand*“, Cobden Club Essays, London 1875, p. 233).

45) Wie vorsichtig man mit zu optimistischen Aeusserungen sein muss, beweist z. B., dass die sich auf Victoria beziehenden Worte von *G. v. Schulze-Gaevernitz:* „Es giebt keine Arbeiterpartei, da die Arbeiter mit dem Volke identisch sind“ („*Zum socialen Frieden*“, Bd. 2, p. 502, Leipzig 1890) bald durch die Thatsachen widerlegt worden sind. Siehe auch die Betrachtungen über die Zukunft der Verfassung und Verwaltung bei *Jenks*, a. a. O., p. 375ff.

uns kam es nur darauf an, die bisherige Entwickelung und den allgemeinen Charakter von Victoria in wirthschaftlicher und politischer Beziehung kennen zu lernen, um im Anschlusse daran nunmehr die Entwickelung der Gesetzgebung mit ihren Anlässen und Folgen auf dem speciellen Gebiete der Eisenbahnpolitik verfolgen zu können.

Kapitel IV.

Die Geschichte der Privatbahnen Victorias. 1852—1868.

1. Allgemeines.

Die Geschichte der Privatbahnen Australiens schreiben, heisst die Geschichte von Misserfolgen schreiben. Denn fast alle Privatbahnen, die auf australischem Boden entstanden, führten ein klägliches und kurzes Leben und die wenigen, welche sich länger hielten, vermochten es nur durch weitgehende Unterstützung von Seiten des Staates. Sie waren den Kolonien meist eine unangenehme Last und die Entwickelung in allen australischen Kolonien ist die gewesen, dass der Staat eine Privatbahn nach der andern seinem Besitze an Bahnen einverleibte.

In der Kolonie Victoria, die auch in dieser Hinsicht den übrigen Kolonien voraneilte, ist diese Entwickelung am glattesten und schnellsten vor sich gegangen; sie ist dort zum Abschluss gekommen, indem seit 1878 alle Bahnen Staatsbahnen sind, während in den anderen Kolonien noch einige wenige Privatbahnen vorhanden sind, deren Reihen sich jedoch auch mehr und mehr lichten.

Wir dürfen die Geschichte der Privatbahnen Victorias als typisch betrachten für die der Privatbahnen Australiens überhaupt und somit kann die Geschichte derselben, die wir jetzt schildern wollen, zugleich ein Bild geben von der Entwickelung der Privatbahnen der übrigen australischen Kolonien.

Für den intensiven Verkehr, der wie über Nacht durch die Goldentdeckungen in Victoria 1852 entstanden war und die Hauptstadt Melbourne „aus der stillen Unbedeutendheit eines verkehrsarmen Landstädtchens in das fieberhafte Getriebe einer übergeschäftigen Grossstadt versetzte“ [1]), von der aus ein unaufhörlicher Menschenstrom sich nach den Goldfeldern bewegte, genügten die vorhandenen Verkehrsmittel nicht mehr, und besonders im Winter des Jahres 1852 machte sich die Nothwendigkeit des Vorhandenseins von Eisenbahnen als des einzigen Mittels zur Bewältigung eines solchen intensiven Güter- und Personenverkehrs fühlbar. In öffentlichen Versammlungen wurde die Frage des Eisenbahnbaues besprochen, Komitees wurden eingesetzt, um die Bildung von Eisenbahn-Gesellschaften zu befördern.

Denn das erschien den Ankömmlingen selbstverständlich, dass Aktiengesellschaften die Aufgabe des Eisenbahnbaues zufallen müsse, und diejenigen Kolonisten, die schon lange auf australischem Boden weilten, hatten von Europa so viel über die Erfolge der Eisenbahnen gehört, dass sie, selbst ohne Erfahrung, die Projekte enthusiastisch begrüssten. Daran dachte man im ersten Taumel der Begeisterung nicht, dass die Erfolge der englischen Eisenbahnen bedingt waren durch bestimmte wirthschaftliche Verhältnisse, wie sie in Australien nicht vorhanden waren; eine angemessene Rücksicht auf die Dichtigkeitsverhältnisse der Bevölkerung, auf ihre Beschäftigung und sociale Lage wurde damals nicht genommen, und endlich auch die wichtige Frage nicht genügend beantwortet, wo die Mittel für die Eisenbahnunternehmungen herkommen sollten.

Denn Eisenbahnen wollte ein jeder haben; das Geld dazu geben wollte Niemand.

Es fehlte der Kapitalist des Mutterlandes, der von dem mässigen Zinse seines Kapitals lebt; hier in Australien wollte ein jeder schnell reich werden und einem solchen Wunsche boten Eisenbahnunternehmungen wenig Verlockendes gegenüber den

---

[1]) Ueber den Einfluss der Goldentdeckung vgl. Dr. *Karl Emil Jung*, „*Der Welttheil Australien*“. Erste Abtheilung, p. 237 ff. („*Das Wissen der Gegenwart*“, Bd. 6, Prag 1882).

mannigfachen Chancen anderer Unternehmungen, die hohen Gewinn und schnellen Umschlag des Kapitals verhiessen, und wo ein Jahresgewinn von dreissig bis fünfzig Prozent des angelegten Kapitals als nichts aussergewöhnliches galt[2]).

Besonders diese Verhältnisse schufen eine Zurückhaltung, die durch Zinsgarantien der Regierungen nicht wesentlich geringer werden konnte, und die den Aktienunternehmungen verderblich werden musste.

Ausserdem hatten diese aber noch unter der Landpolitik der Regierungen zu leiden. In Amerika waren ja ähnliche Verhältnisse und dort hatte hauptsächlich eine verschwenderische Austheilung öffentlichen Landes den Eisenbahnunternehmungen Lebensfähigkeit verschafft[3]) Eine solche Verschwendung wollte die englische Regierung in Australien nicht zugeben und die den Gouverneuren gegebene Instruktion gestattete ihnen eine solche nicht; war ja doch auch damals die Einnahme aus dem Landverkauf das einzige Mittel der finanziellen Selbstständigkeit der australischen Kolonien.

Dass dieser Umstand den Eisenbahnunternehmungen ungünstig war, braucht nicht weiter hervorgehoben zu werden; jene amerikanische Landspekulation, der die Eisenbahnen nur Mittel zum Zweck waren, fiel damit fort.

An alle diese verschiedenen Verhältnisse dachte man in der ersten Begeisterung nicht; in England hatten Aktiengesellschaften Grosses vollbracht, hier würden sie in gleicher Weise wirken, das war die Ansicht der Kolonisten.

Mit grossem Selbstbewusstsein traten daher die ersten Unternehmungen auf[4]); sehr bald jedoch zeigte es sich, das die privaten Unternehmungen in Victoria nicht lebensfähig waren; eine nach

---

[2]) Vgl. Report from the Select Committee on the Melbourne and Hobson's Bay Railway Company's Bill 1853, q. 43.

[3]) Capt. *Galton;* Report of the Lords ot the Committee of Privy Council for Trade and Foreign Plantations on the Railways of the United States. 1. Dez. 1857 (Vict -Votes and Proceedings A 95, vol. I. Sess. 1857).

[4]) Vgl. Report from the Select Committee on the Melbourne and Hobson's Bay Railway Company's Bill 1853, q. 43—48, q. 81—86.

der andern musste von der Regierung übernommen werden. Nur eine kleine Vorstadtbahn gedieh. Sie war in den Jahren 1868 bis 1878 die einzige Privatbahn Victorias und mit dem Ankauf derselben im Jahre 1878 ist das reine Staatsbahnsystem vollendet.

Wir wollen in diesem Kapitel nur die Geschichte der Privatbahnen bis zum Jahre 1868 verfolgen und die weiteren Schicksale der Vorstadtbahn bis zum Ankauf durch den Staat bei der Behandlung der Eisenbahnpolitik des Zeitpunktes 1878 schildern.

Denn wenn diese Bahn auch, trotz ihrer Kleinheit, der Regierung viel zu schaffen machte, und ihr Bestehen die Entwickelung eines bedeutenden Theiles der Kolonie für viele Jahre hinaus hemmte [5], so ist sie doch ohne wesentlichen Einfluss auf die Eisenbahnpolitik Victorias gewesen und es darf daher schon das Jahr 1868 als dasjenige bezeichnet werden, in welchem das Staatsbahnsystem in Victoria zur Herrschaft gekommen ist.

2. The Melbourne Mount Alexander and Murray River Railway Company.

Wenn wir nach den Anfängen des Eisenbahnbaues in Victoria forschen, so erfahren wir, dass schon im Jahre 1845 ein Dr. *Thompson* [6]) der Regierung von Neusüdwales Vorschläge für den Bahnbau in dem Port Philipp-Distrikt machte.

Doch war der Gedanke verfrüht und erst die Goldentdeckung gab, wie gesagt, den ersten Anstoss zu Eisenbahnunternehmungen. Der Mount Alexander war 1852 das Centrum der Goldfelder und deshalb war das erste Projekt das der „Melbourne Mount Alexander and Murray River Railway Company“ [7]).

Im Juni 1852 taucht dies Unternehmen auf; es will Melbourne mit den Goldfeldern verbinden; während man bis dahin Tage und Wochen brauchte zu der theuren und gefährlichen

---

5) Gippsland.

6) Dr. *Thompson* war später für die ersten Privatbahnprojekte eifrig thätig und wurde einmal im Parlament „der Pionier der Eisenbahnen in Victoria“ genannt. Vgl. Parliamentary Debates 3. Nov. 1857.

7) Die Abkürzung dafür sei M. A. Company.

Reise nach den Goldfeldern, solle man in Zukunft ohne Gefahr und billig in wenigen Stunden dahin kommen können. Eine Zweigbahn nach Williamstown und Anlage von Werften solle die Unannehmlichkeiten und Unbequemlichkeiten beseitigen, denen die landenden Passagiere und Güter ausgesetzt wären, und die das Verladen der Schiffe erschwerten. Die Hauptlinie solle nach und nach ausgedehnt werden und den Anfang der Hauptbahn nach Sydney bilden. In den Prospekten wurden 15—20% Dividende versprochen.

Die Unternehmer traten in Correspondenz mit dem Gouverneur *La Trobe*. Ausserdem kam am 21. Juni 1852 eine Deputation zu demselben und fragte an, ob eine Bill für eine Bahn von Melbourne nach den Mount Alexander die Unterstützung der Regierung finden würde; die Unternehmer wünschten von der Regierung Geldbewilligung für die Vermessung, ferner eine Anleihe (loan) vom Schatzmeister (Treasurer) um für den Bau Gelder flüssig zu haben, freie Bewilligung von Land[8]) für die Bahn selbst und ausserdem eine Quadratmeile auf je zehn Meilen Bahn, und Zins-Garantie für das Kapital. —

Der Gouverneur sprach sich günstig aus und erklärte, er werde dem Executive Council die Vorschläge vorlegen. — Nach weiteren Anfragen erhalten dann die Unternehmer den Bescheid, dass die Regierung zum Vorbild einer Bill die Sydney Railway Bill und Model Bill 1845 haben wolle; 1000 Pfund Sterling würden für die Vermessungsarbeiten bewilligt werden, falls ebensoviel von Privaten gegeben werde; eine Anleihe dagegen, wie sie die Sydney Company erhalten hatte, zur Ausführung des Baues, lehnt der Gouverneur wegen der Verschiedenheit der Umstände ab. —

Der Gouverneur spricht ferner seine Bereitwilligkeit aus, Land[9]) für die Bahnstrecke zu bewilligen, mit Platz für Stationen und andere Gebäude, mit Ausnahme einer Station in der unmittelbaren Nähe Melbourne's. —

---

[8]) 6 chains = 132 yards weit, die ganze Bahn entlang.

[9]) In 100 yard Weite.

Ferner ist der Gouverneur gegen Zinsgarantie, die nach Ansicht des Staatssekretairs (Lord Grey) auf die Thatkraft lähmend wirke, jedoch wolle er demselben empfehlen, auf 100 000 Pfund Sterling, die wirklich für den Bau ausgegeben würden 4 Prozent für 21 Jahre zu garantieren[10]), jedoch auch dies nur unter der Bedingung, dass die Rückzahlung aus dem Geschäftsgewinn der Gesellschaft stattfinden solle und Sicherheit durch Hypothek auf alle Länder, Gebäude, Maschinen u. s. w. gegeben werden solle.

Ferner verlangt der Gouverneur, dass der Regierung das Recht des Ankaufs nach 21 Jahren gewahrt bleiben solle, dass von Zeit zu Zeit Inspektion und Besichtigung der Bahn stattfinden, die Rechnungsbücher revidiert werden dürften; dass die Regierung Priorität in Benutzung des Telegraphen habe; die Spurweite solle 5 ft. 3 inch betragen, es sollen regelmässig Berichte über Unglücksfälle, die Höhe des Verkehrs und der Einnahmen erstattet werden, damit die Festsetzung der Tarife sich darnach richten könne („duly considered"). Für die Höhe der Anleihen sollen Bestimmungen getroffen und die Zeit der Eröffnung der Bahn vorgeschrieben werden.

Bei der Abhängigkeit, in der sich damals die Regierung in den australischen Kolonien von dem Home Government befand, wird ausdrücklich erklärt, dass die Bestätigung aller dieser Bewillungen und Forderungen von dem Staatssekretair abhinge.

Die Unternehmer hatten unmittelbar nach Absendung der Deputation begonnen, mit den für Einbringung einer Private Bill nöthigen Formalitäten vorzugehen; so wurde denn vom 23. Juni an in der Government Gazette das Unternehmen verschiedene Male annoncirt, am 22. Juli von einem Abgeordneten die Petition für die Bill gebracht, am 10. August das Certifikat überreicht, dass 25 Pfund Sterling an den Colonial Treasurer bezahlt seien, worauf die erste Lesung erfolgte. Dann wurde

---

10) Das gesammte Kapital der Gesellschaft sollte laut Prospekt 750000 Pfd. St. in 37500 Aktien à 20 Pfd. St. betragen, mit Erlaubniss, das Kapital zu verdoppeln.

die Bill einem Ausschuss (Select Comittee) übergeben, der in der folgenden Session Bericht erstattete. —

Indessen gingen die Verhandlungen mit der Regierung weiter. Am 6. October wurden von der Regierung für Vermessung und anderen Ausgaben 5000 Pfund Sterling verlangt, 5% Zinsgarantie für 21 Jahre für das gesammte Kapital, endlich Bewilligung von Land für die Endstation (Terminus) in Melbourne, für die Bahn und die übrigen Stationen. —

Die Correspondenz mit dem Gouverneur zieht sich bis zum Ende des Jahres hin, schliesslich bewilligt er die verlangten 5000 Pfund Sterling; fünf Prozent Zinsen für 21 Jahre. Aus den Einnahmen der Bahn, soweit sie 5% überschritten, solle die Rückzahlung des so geliehenen Geldes stattfinden. 50 Acker werden für den Terminus bewilligt und ein 100 Yard breiter Gürtel Kronlandes die ganze Bahnstrecke entlang.

Zu gleicher Zeit finden Verhandlungen der Gesellschaft mit einer anderen, der Melbourne-Geelong Bahngesellschaft wegen Verschmelzung mit derselben statt.

Bei Beginn der neuen Session im Januar 1853 entschuldigt sich der Gouverneur vor dem Legislative Council, dass er 5000 Pfund Sterling für Vermessung und andere Ausgaben den Unternehmern der M. A. Bahn bewilligt habe; er habe es der besonderen Wichtigkeit des Unternehmens halber gethan, wolle jedoch in allen zukünftigen Fällen da, wo Geldausgaben in Frage ständen, keine Versprechen machen, sondern den Legislative Council befragen. —

Ferner theilt er dem Council mit, dass er 5% Zinsen für $1\frac{1}{2}$ Mill. Pfund Sterling mit Bewilligung des Home Government garantieren wolle. — Als bald darauf die Verhandlungen wegen der Verschmelzung (Amalgamation) scheiterten, wurde die Zinsgarantie auf ein Kapital von 1 200 000 Pfund Sterling beschränkt. —

Der Bericht des Ausschusses erfolgte am 25. Januar; — die Unternehmer klagen, dass das Publikum sehr zurückhaltend sei mit Anlage des Geldes, weil sie es in andern Geschäftsunternehmungen besser unterzubringen wissen, hoffen jedoch zu-

versichtlich, dass die Zinsgarantie von 5 % Viele bereitwillig machen werde. Am 5. Februar erfolgt die dritte Lesung der Bill; sie erhielt Sanktion am 8. Februar als: An Act to incorporate a Company to be called the Melbourne Mount Alexander and Murray River Railway Company.

Dieses Gesetz war so, dass es dem Unternehmen ein Monopol für alle Bahnen der Kolonie schaffen konnte[11]). Das Recht des Ankaufs war der Regierung gewahrt, indem für 100 Pf. St. des Kapitals 250 Pf. St. gezahlt werden sollten, oder eine Summe, die das 25 fache des jährlichen Reingewinns betragen sollte, berechnet nach dem Durchschnitt der drei letzten Jahre; ausserdem sollten alle Schuldverschreibungen und Anleihen (debentures and loans) bezahlt werden. —

Das Gesetz war in dem einen Punkte streng, indem es die Haftbarkeit der Aktionäre auf das Doppelte des gezeichneten Kapitals festsetzte; in sieben Jahren sollte die Bahn fertig sein. —

Von den 5000 Pfund Sterling waren noch 3000 Pfund Sterling übrig, als die Bill durchging und dieses Geld blieb für längere Zeit das einzige Kapital. Auf der ersten Generalversammlung am 23. März 1853 wurde mitgetheilt, dass 2281 Aktien gezeichnet seien, und nach einem Jahre im Februar 1854 waren 4000 Aktien gezeichnet; worauf für den Bau des Piers und einen Theil der Zweigbahn Williamstown Kontrakte abgeschlossen wurden. —

Die Unternehmer sahen ein, dass sie in Australien selbst kein Kapital bekommen konnten und sandten im Dezember 1853 einen Bevollmächtigten nach England.

Seine Hauptaufgabe bestand darin, eine Verwaltungsbehörde in London zu schaffen, 25 000 Aktien zu verkaufen und überhaupt die Geschäfte der Gesellschaft zu führen. Noch bevor er Melbourne verliess, war eine Bill eingebracht (2. September 1853) to alter and amend an Act passed in the sixteenth year of the Reign of Her Majesty Queen Victoria intituled etc.

---

[11] Vgl. Report of *Andrew Clarke*. Votes and Proceedings 1856. Report 33 a.

Nach der ersten Lesung wurde sie einem Ausschuss überreicht, der am 4. Oktober Bericht erstattete.

Die Bill soll zu Gunsten der Gesellschaft amendiert werden, vor allem solle die Haftbarkeitsklausel fallen; man würde diese in London als Misstrauensvotum gegen die Gesellschaft auffassen, meint der Agent derselben: ferner geht das Verlangen der Gesellschaft dahin, die Zinsen statt auf 21 Jahre auf immer garantiert zu sehen, Klausel 7 solle fortfallen, die die Zeit der Beendigung fixierte, Klausel 51 ebenfalls, die Bestimmung über die Höhe der Passagierpreise enthielt; dieselbe sei Unsinn, da die Gesellschaft ja verpflichtet sei, öffentlich Buch zu führen und Rechenschaftsberichte zu veröffentlichen; das werde genug gegen Missbrauch schützen.

Der Mangel an Interesse für das Unternehmen (auf der ersten Generalversammlung waren statt der vorschriftsmässigen 20 Aktionäre nur 6 Direktoren und 4 Aktionäre erschienen) wird, statt die Ursachen in den oben geschilderten Verhältnissen zu suchen, damit erklärt, dass die Regierung sich nicht genügend für dasselbe interessirt habe. — Eine weitere Lesung der Bill fand jedoch nicht statt.

Ehe der Agent zurückkam, hatte bereits am 8. März 1854 die Regierung sich an die Gesellschaft gewandt und beklagt, dass der Bau noch nicht begonnen sei. Es folgt dann eine längere Korrespondenz zwischen der Regierung und Gesellschaft, in welcher die Regierung mittheilt, dass die Legislatur gegen die jetzige Verwaltung Misstrauen habe, und da allgemeines Widerstreben sei, Aktien zu nehmen, so sei es das Beste, die Regierung übernehme das Werk selbst. Es sollten die Ausgaben ersetzt werden; dagegen wolle die Regierung weder direkt noch indirekt für die von der Gesellschaft eingegangenen Verpflichtungen haftbar werden.

Die Gesellschaft verwahrt sich gegen das Misstrauen und theilt mit, dass ohne Uebernahme der eingegangenen Verpflichtungen ein Kauf nicht anginge, so sei z. B. ein Kontrakt für den Pier und andere Werke in Williamstown abgeschlossen. Da die Ansprüche der Gesellschaft im Laufe der Verhandlungen immer mehr stiegen, resp. die ihrer Unternehmer (Contractors), die für

Aufgabe eines Kontraktes von 13 000 Pfund Sterling die — nach Ansicht der Regierung unverschämte — Forderung einer Entschädigung von 5 000 Pfund Sterling verlangten, so lehnte die Regierung das Endanerbieten der Gesellschaft, die Bahn für 20 000 Pfund Sterling zu verkaufen, ab.

Diese Korrespondenz legte die Regierung dem Legislative Council vor, woraufhin der Antrag durchging, der Gouverneur solle das Unternehmen zu einem angemessenen Preise ankaufen [12])

Nach dem Scheitern dieser Verhandlungen, die ein halbes Jahr in Anspruch nahmen, begann die Gesellschaft endlich den Bahnbau; am 12. Juni 1854 erfolgte der förmliche Anfang, mit üblicher Ceremonie und Festlichkeiten; der Gouverneur that den ersten Spatenstich. Dann wurden energische Schritte gethan, die Zweigbahn nach Williamstown bauen zu können. April 1855 waren 5127 Aktien gezeichnet; von England dagegen kam kein Geld. Es wurde ein Amendement in der Bill nöthig, da die englischen Aktien nicht übertragbar waren (registered or transferred from one party to another). Ein Unternehmer erbot sich, 100 000 Pfund Sterling in Aktien zu nehmen; es war und blieb jedoch der Gesellschaft unmöglich, Kapital zu erhalten, umsomehr als bald darauf eine Handelskrisis eintrat, infolge deren ein bedeutender Theil des gezeichneten Kapitals verloren ging.

Darum wandte sie sich wieder an die Regierung, zunächst um eine Anleihe zu erhalten. Die Antwort derselben lautete, dass die ganze Frage des Eisenbahnbaues, Beschaffung des Kapitals für denselben etc. bald einem Ausschusse überwiesen würde, dort sollte sie ihre Vorschläge machen. — Dies geschah und dieser Ausschuss empfahl, dass der Staat die Linie nach Williamstown bauen solle.

Daraufhin fanden weitere Verhandlungen der Regierung mit der Gesellschaft statt, die damit enden, dass in der Session 1855/56

---

[12]) His Excellency be empowered with the advice of the Executive Council to purchase upon such terms as may be deemed equitable all the rights, title and interest of the shareholders in the etc. Company with a view to carry out such portions of the undertaking as the Governor may think expedient (Parl. Deb. 8. April 1854).

der Verkauf beschlossen wurde durch das Gesetz „An Act to enable the Government of Victoria to purchase all the Property and other Interest possessed by the M. A. Company (18. März 1856).

Die Regierungsbill war dem Ausschuss übergeben worden, der in dieser Session die Eisenbahnfrage beriet, und dessen Bericht vom 13. März 1856 lautete folgendermassen: Das Gesetz vom 8. Februar 1853, welches die M. A. Company inkorporierte, sei ein Hindernis gewesen, irgend ein allgemeines Bahnsystem ins Leben rufen zu können. Da nun die Gesellschaft nicht imstande zu sein scheine, das auszuführen, wofür sie inkorporiert sei, solle die Regierung alle Rechte, Titel und Interessen der Aktionäre ankaufen, die Zweigbahn Williamstown-Melbourne ohne Verzug ausführen und zur Basis des Staatsbahnsystems machen.

Das Komittee ist der Ansicht, dass eine vernünftige Sorgfalt und Sparsamkeit beim Bau bislang angewandt worden sei.

Daraufhin erfolgte dann die schon oben erwähnte Bill, welche auf folgender Grundlage den Verkauf beruhen lässt:

Die Regierung zahlt den Aktionären das bereits bezahlte Kapital, indem sie fünfprozentige Schuldscheine (debentures) zu pari ausgiebt, zahlbar am 5. Oktober 1873. Sie hat alle laufenden Kontrakte, und alle Verpflichtungen auszuführen, die für billig befunden und in ein Verzeichnis (schedule) aufgenommen werden sollen.

Als Zeitpunkt des Verkaufs der Bahn wird das Inkrafttreten des Verkaufgesetzes angenommen. Bis dahin darf die Gesellschaft keine neuen Arbeiten anfangen, und nur die, für welche bereits Kontrakte abgeschlossen sind, ausführen. Auf dieser Grundlage ruht also das Gesetz vom 18. März 1856 (19 Vict. No. 15). Zu Verwaltern (trustees) der Bahn sollen gemacht werden der Commissioner of Public Works und der Surveyor-General. Ihnen sollen alle Rechte und das Vermögen der Gesellschaft übertragen werden.

Bald darauf entsandte die Regierung Inspektoren, die den Bau zu untersuchen hatten, liess die Rechnungsbücher prüfen und die Höhe der Verpflichtungen feststellen.

Diese Inspektoren berichten am 14. April 1856; daraufhin

erkennt die Regierung alle Forderungen an, mit Ausnahme des Postens von 1149 £ 4 *s* 7 *d*, welche Summe als Ausgabe für Eröffnungsfeierlichkeiten gebucht war.

Am 23. Mai 1856 erfolgt dann die Uebertragung der Bahn an die Trustees und es werden 68 102 £ 18 *s* 9 *d* an die Gesellschaft gezahlt.

Damit ist die erste Privatbahn gefallen, und da der Staat nunmehr den Bau dieser Bahn übernahm, aus ihr zugleich die erste Staatsbahn Victorias geworden.

3. The Geelong and Melbourne Railway Company.

Wir haben bei Besprechung der Geschichte der M. A. Company einer Gesellschaft Erwähnung gethan, welche fast gleichzeitig mit derselben gegründet wurde, der Geelong and Melbourne Company[13]). Wir hatten erwähnt, dass Verhandlungen zwischen beiden Gesellschaften wegen einer Verschmelzung (Amalgamation) schwebten, jedoch schliesslich scheiterten. Hervorgerufen wurden sie dadurch, dass die letztgenannte Gesellschaft auch eine Zweigbahn von Melbourne nach Williamstown bauen wollte; nach Scheitern der Verhandlungen gab sie jedoch diese Absicht auf, um nicht mit der M. A. Gesellschaft zu konkurriren. — Sie beschränkte sich also darauf, eine Bahn von Melbourne nach Geelong zu bauen.

Geelong hatte 1851 8291 Einwohner und war an der See gelegen, nicht weit von Melbourne.

Der Verkehr fand bis dahin nur zur See statt; als das Unternehmen entstand, gab es nur einen einzigen Dampfer „Victoria", der stets überfüllt und teuer war; anfangs 1853 gab es 3 Schiffe, die gleichfalls stets voll und teuer waren, auch wurde sehr über die schlechten Einrichtungen an Bord geklagt. — Die Unternehmer fürchteten diese Konkurrenz nicht; der Zeitgewinn sei besonders für Geschäftsleute wichtig und die Unannehmlichkeit der Seefahrt fiele fort. Die Unternehmer traten mit grossem

[13]) Abgekürzt G. M. Company.

Selbstbewusstsein auf; sie verlangten von der Regierung fünf Prozent Zinsgarantie, wie die M. A. Bahn es thäte, erklärten jedoch die Bahn eventuell auch ohne Garantie zu machen.

Sie schreiben am 17. August an den Gouverneur, senden ebenfalls eine Deputation und verlangen Beistand für Vermessung und Zahlung der vorläufigen Ausgaben (preliminary expenses). Er verheisst Beistand in den Schranken seiner vom Secretary of State erhaltenen Instruktionen, verspricht 500 Pfund Sterling für die Vermessung, und 100 yard weit Land; die Unternehmer verlangen jedoch 1500 Pfund Sterling für die Vermessungsarbeiten, Annoncen und Ausgaben für die Bill, ferner fünf Prozent Zinsgarantie für das Kapital von 350000 Pfund Sterling; der Ingenieur der Bahn nahm an, dass der Bau der vierzig Meilen langen Bahn 6250 Pfund Sterling per Meile, also 250000 Pfund Sterling kosten würde. Der Gouverneur theilt dem Legislative Council im Januar 1853 das Verlangen der Gesellschaft mit[14]).

Gleichzeitig mit der M. A. Bill wurde die Bill für diese Gesellschaft gebracht und erhielt am 8. Februar 1853 Sanktion als: An Act to incorporate a Company to be called the Geelong and Melbourne Company.

Die Bestimmungen des Gesetzes waren folgende: Von den 17500 Aktien sollen 4375 gezeichnet sein, bevor der Bahnbau beginnen darf und 12000 Pfund Sterling wirklich eingezahlt. — Das Kapital darf auf 500000 Pfund Sterling erhöht werden, entweder durch Neuausgabe von Aktien, oder durch Borg auf Pfandverschreibungen (mortgage) bis zu einem Drittel des wirklich eingezahlten Kapitals. — Für die ersten Ausgaben werden 1000 Pfund Sterling bewilligt, ferner $11^1/_2$ Acker Land für den Bahnhof in Geelong und einen Streifen Landes die ganze Bahn entlang, soweit es nicht verkauft ist, 100 Yard in Breite.

Auf 10000 der 17500 Aktien wird eine Dividende von 5% auf 21 Jahre garantiert. — Die Regierung darf die Bahn nach zehn Jahren und innerhalb zwanzig Jahren ankaufen zu einem Preise von 250 Pf. St. für 100 Pf. St. des Anlage-

---

[14]) Message No. 60. 20. Januar 1853.

kapitals, oder dem Sechzehnfachen des Jahresgewinnes nach dem Durchschnitt der drei voraufgehenden Jahre berechnet; und hat alle rechtmässig ausgegebenen Obligationen und aufgenommenen Anleihen (debentures and loans lawfully issued and contracted) zu bezahlen.

Ueber den Weg der Bahn ist nur gesagt, dass dieselbe in Geelong beginnen und durch die Grafschaft Grant und Bourke nach Melbourne gehen solle; doch sind die Pläne dem Gouverneur vorzulegen. —

Es ist nicht gestattet, auf demselben Niveau (on the level) Strassen zu kreuzen; die Bahn muss gut von der Nachbarschaft abgeschlossen sein.

Am 20. September 1853 begann der Bahnbau; der Gouverneur that den ersten Spatenstich, und es wurde angekündigt, dass die Bahn Ende des Jahres 1855 fertig sein würde. —

Im Januar 1854 fand die erste General-Versammlung statt, die Aktien, auf welche Zinsen garantiert waren, wurden verkauft; zwar waren im Ganzen 13137 Aktien verlangt, doch konnte die Gesellschaft nur die wirklich los werden, auf welche Zinsen garantiert waren; die Arbeiten schritten in den nächsten sechs Monaten befriedigend fort. Achtzehn Kontrakte wurden geschlossen und drei Theilzahlungen mit wenigen Ausnahmen pünktlich geleistet. — Die Direktoren brachten in geschickter Weise durch die Massregel Vorausbezahlungen acht Prozent Zinsen zu gewähren, ja zu gewissen Zeiten sogar zehn Prozent, die Gesellschaft über die schwierigste Lage hinweg[15]).

Die Gesellschaft konnte, wie gesagt, die Aktien ohne Zinsgarantie nicht los werden und wandte sich daher an die Regierung, die nach einigen Verhandlungen ihre Einwilligung gab zur Ausdehnung der Garantie auf den Rest der Aktien. Die Hälfte wurde in der Kolonie ausgegeben, die andere nach England gesandt, wo die Gesellschaft eine Agentur errichtet hatte. —

[15]) Das Kapital der Gesellschaft betrug 350000 Pfd. St. in 17500 Aktien zu 20 Pfd. St. Mitte des Jahres 1854 betrugen die Einnahmen der Gesellschaft 54578 £ 18 *s.* 11 *d.*, die Ausgaben 41217 £ 7 *s.* 4 *d.*

Sie wandte sich Ende 1854 an die Gesetzgebung mit einer Bill und verlangte darin die formelle Anerkennung der bewilligten Zinsgarantie auf das gesammte Kapital, wollte in Höhe dieses statt wie bis dahin bis zu einem Drittel borgen dürfen und Erlaubnis für Kreuzen auf demselben Niveau haben. Diese Bill ging in dritter Lesung am 6. Juni 1855 durch als An Act to amend an Act 16 Vict. etc.

Die Gesellschaft durfte danach in der Höhe von drei Viertel des Kapitals borgen und an gewissen Stellen auf demselben Niveau die Strassen kreuzen[16].)

Sie hatte etwa 40 000 Pfund Sterling geborgt, um die Bauunternehmer befriedigen zu können, da kam glücklicherweise von England die Nachricht, dass die Aktien verkauft worden seien[17]). Die Aktiónäre in Sydney hatten beantragt, die Bahn der Regierung zum Kauf anzubieten, es wurde deshalb am 2. November 1855 eine ausserordentliche Generalversammlung berufen, auf welcher man ihre Angst durch Darstellung der Sachlage beruhigte.

Im Juli 1856 waren Kontrakte für die ganze Linie eingegangen, und Theile der Bahn fertig, Theile im Bau[18]). —

Somit schien zu einer Zeit, wo die Mount Alexander Bahn soeben gefallen war, die Geelong Melbourne Bahn nach Ueberwindung der ersten Schwierigkeiten zu gedeihen; freilich dauerte der Bau merkwürdig lange.

Die Gegend war in deutlicher Ausnahme vom Charakter des übrigen Landes für den Bahnbau sehr günstig. Trotzdem war der Bau voraussichtlich noch lange nicht beendet; und nach Annahme von Regierungsinspektoren waren für denselben noch

---

16) Die Anerkennung der Gleichstellung aller Aktien war erst in besonderer Bill, 17. Mai 1855, beantragt worden, kam dann in diese Bill hinein.

17) Am 30. November 1855 waren 75709 £ 10 *s* bezahlt; 16582 £ 10 *s* 11 *d* borgten sie von den Bankiers und erhöhten die Zinsen für Pränumerando Zahlung auf zehn Prozent.

18) Die Einnahme betrug am 31. Mai 1856 315834 £ 15 *s* 2 *d*, die Ausgabe nur 20 £ 3 *s* 4 *d* weniger.

130 000 Pfund Sterling nöthig, also etwa 100 000 Pfund Sterling mehr, als das Kapital der Gesellschaft betrug.

Im Mai 1857 war die Bahn fertig; am 25. Juni fand grosses Eröffnungsfest statt, an dem sich der Gouverneur betheiligte. Um die Bestimmungen der Act vom Jahre 1853 und 1855 hatte sich die Gesellschaft nicht gekümmert, sondern auf dem Niveau gekreuzt, wo sie Lust hatte[19]), nachträglich erst im Juni brachte sie eine Bill „to carry the G. M. Railway across any highway, turnpike road or private road of any description, on the level“.

Gegen diese Bill erhob sich heftige Opposition. Die zweite Lesung wurde im September 1857 abgelehnt; bald darauf wurde eine neue Bill gebracht und einem Komitee übergeben. Gleichzeitig zeigte sich, dass die Bahn in höchst leichtfertiger und gefährlicher Weise gebaut war und dass man verabsäumt hatte, gesetzgeberische Massregeln zu ergreifen, um eine Aufsicht über die Privatbahnen führen zu können. —

Hauptsächlich gegen die G. M. Gesellschaft, die sich deshalb auch nach Kräften wehrte, sind die Railway Supervision Bill und Railway Construction Bill gerichtet, welche Ende 1857 gebracht werden und Gesetzeskraft erhalten[20]).

Gestalteten sich durch diese Gesetzgebung die Aussichten für die Gesellschaft ungünstig, so hatte auch die finanzielle Lage ihr günstiges Aussehen indessen verloren, die Gesellschaft gerieth in immer bedrängtere Lage. —

Anlass, sich mit ihr in Verhandlungen einzulassen, gab der Regierung ausser einem, von der M. A. Gesellschaft April 1855

---

[19]) *Edward Snell*, der Ingenieur der Gesellschaft, vor einem Ausschusse befragt, ob die Gesellschaft in Geelong Strassen auf demselben Niveau kreuze, antwortet: „We have made level crossings wherever they are advisable;“ und auf die Frage: „is that contained in your Act?“ — „No; it was contrary to the Act; but the Act is absurd; if we had worked according to the Act, we should have no railway at all. (Report from the Select Committee on Railways Sess. 1856/57, q. 2860, 2861. Parl. Papers vol. II D 37a.)

[20]) Ueber diese Gesetze siehe Kapitel VI.

mit der G. M. Gesellschaft eingegangenem Kontrakte[21]), der von dem staatlich angestellten Verwalter der M. A. Bahn im Mai 1856 erneuert worden war, vor allem die gewährte Zinsgarantie. —

Im November 1857 wendet sich die Regierung an die Gesellschaft mit der Anfrage nach dem genauen Stande der Obligationen (debentures), da die Regierung die Priorität hat für Rückzahlung der garantierten Zinsen[22]). —

Nach verschiedenen anderen Vorschlägen (z. B. die Ueberschüsse, die über 5% betragen, zur Liquidation zu verwenden, bietet die Gesellschaft der Regierung ihre Rechte an, dieses Anerbieten mit dem eben gefassten Beschlusse der Legislative begründend, dass die Hauptbahnen dem Staate gehören sollten. Sie verlangen, dass die 350000 Pfund Sterling Aktien in sechsprozentige Staatsschuldscheine, zahlbar nach 25 Jahren, verwandelt werden sollten; dass das geliehene Kapital in Höhe von 262500 Pfund Sterling bezahlt werden solle; und ausserdem 20000 Pfund Sterling für laufende Kontrakte, und dass die Aktionäre unter Zinsgarantie gegebene Zinsen nicht zurückzugeben hätten. —

Nachdem die Regierung erklärt hatte, dass die Bedingungen annehmbar seien, erfolgen weitere Verhandlungen, die Gesellschaft erhöht ihre Ansprüche um 50000 Pfund Sterling als Schadenersatz, da die Regierung nicht den Kontrakt der M. A. Gesellschaft erfülle[23]).

Als Letztere nunmehr mitteilte, diese Ansprüche von 50000 Pfund Sterling seien unhaltbar, doch wolle sie jede annehmbare Massregel dem Parlamente vorlegen, erfolgt ein drittes Anerbieten der Gesellschaft.

Da durch den Druck der Verpflichtungen in jedem Momente

---

21) Die G. M. Gesellschaft darf auf der Verbindungsbahn nach Williamstown welche die M. H. Gesellschaft zu machen hat, fahren und zahlt die Fahrpreise mit 25% Rabatt.

22) Das Material (Plant and Rolling-Stock) haftet für die Rückzahlung als Pfand (mortgage).

23) Dadurch seien bis 30. April 1858 49434 £ 3 s verloren gegangen.

das Betriebsmaterial (rolling-stock) geopfert und die Gesellschaft insolvent erklärt werden könne, so solle eine General-Versammlung die Direktoren ermächtigen, zu verkaufen; die Bedingungen lauten 350000 Pfund Sterling zu 6%, debentures 262500 Pfund Sterling, alle anderen Schulden 95319 Pfund Sterling. —

Darauf erklärte die Regierung, sie nehme diese Bedingungen nicht an[24]), obwohl ihr wegen der von Jahr zu Jahr steigenden Zuschüsse[25]) an dem Kaufe der Bahn gelegen war.

Im Herbst 1858 fand in London eine Generalversammlung statt, welche die Direktoren ermächtigte, die Bahn zu verkaufen. —

Anfang 1859 wurde, nachdem die Regierung die gesammte Korrespondenz vorgelegt hatte, die Resolution angenommen, dass die Bahn gekauft werden solle. Daraufhin tritt der Gouverneur in weitere Verhandlungen ein; die von der Regierung gesandten Commissioners of Audit berichten, dass alle Ansprüche zusammen 773735 £ 4 *s* 8 *d* seien; einige Punkte seien fraglich, z. B. das Eröffnungsfest, Diner und Ball etc.

Die Regierung solle am 5. April 1860, wo die garantierten Zinsen fällig seien, die Gesellschaft übernehmen. —

Bei Eröffnung der Session 1859/60 teilt der Gouverneur mit, dass die Verhandlungen zu günstigem Abschlusse gekommen seien, nach Empfang des Berichts der Commissioners of Audit, welche die Bücher prüfen, solle eine Bill für den Ankauf gebracht werden. —

Daraufhin bringt die Regierung im Februar 1860 die Bill „An Act to purchase and vest the undertaking of the Geelong and Melbourne Railway Company in the Board of Land and Works and for other purposes." —

---

[24]) Der erste Vorschlag vom 19. Dez. 1857, ergiebt zusammen: 632500 Pfd. St., der zweite vom 12. Mai 1858, 702500 Pf. St., der dritte vom 8. Juli 1858, 707819 Pfd. St.

[25]) Die Regierung hatte an die Gesellschaft gezahlt:

1854	2107 £	6 *s*	5 *d*		1857	16731 £	15 *s*	2 *d*
1855	6058 „	8 „	11 „		1858	17000 „	—	—
1856	14405 „	7 „	11 „					

Opposition gegen dieselbe schneidet der Minister mit den Worten ab, dass die Frage des Ankaufs bereits von dem früheren Ministerium entschieden sei, es handele sich nur um die Bedingungen des Ankaufs. Die Bill erhielt am 8. Juni Sanktion unter dem Titel: An Act to incorporate the Board of Land and Works and to vest in the said body the undertaking of the Geelong and Melbourne Company and other property.

Somit ist auch diese Bahn in Staatseigentum übergegangen.

4. The Melbourne and Hobson's Bay Railway Company.

Das Dritte der im Jahre 1852 entstandenen Unternehmen ist das der Melbourne aud Hobson's Bay Railway Company[26]).

Es ist eine kurze Bahn, welche eine Verbindung zwischen Melbourne und dem Hafen schaffen soll; sie soll hauptsächlich dem Güterverkehr dienen; das Bedürfnis und die Rentabilität einer solchen Bahn halten die Unternehmer für erwiesen. Das Bedürfnis sei da, wie die vielen Klagen über Räubereien, Verluste, Beschädigungen von Gütern bewiesen. Die Rentabilität sei gleichfalls zu erwarten, denn es sei berechnet, dass aus den Ankünften der letzten drei Monate bei einem Satze von 5 *s* per ton sich 60 000 Pfund Sterling Einnahme ergeben würden, die Ausgabe würde 30 000 Pfund Sterling sein, also ein Gewinn von 30 000 Pfund Sterling aus den Ankünften allein zu erzielen sein[27]).

Es sollte zunächst alle halbe Stunde ein Passagierzug und alle viertel Stunde ein Güterzug fahren.

Im November 1852 wurde die Bill gebracht und einem Ausschusse übergeben, der bis zum Januar 1853 tagte.

Dann fand die zweite und dritte Lesung statt und zugleich mit den anderen Bills des Jahres 1853 erhielt die Bill Sanktion als „An Act to incorporate a Company to be called the Melbourne and Hobson's Bay Railway Company".

---

[26]) Abkürzung M. H.

[27]) Vgl. Report from the Select Committee etc., q. 5—12.

Diese Gesellschaft ist die kleinste aber auch selbstbewussteste der drei Unternehmungen. Zunächst verzichtete sie freiwillig auf Zinsgarantie, da sie höhere Einnahmen als fünf Prozent sicher erwartete; als Maximum des Erlaubten war in der Bill dreissig Prozent angesetzt; dagegen liess sie sich allerdings von der Regierung Land geben[28]). Ausserdem erhielt sie von der Regierung ein Darlehn (loan) von 50 000 Pfund Sterling. Es war ursprünglich die Absicht der Gesellschaft, die in Victoria nicht verkäuflichen Aktien nach England zu senden, dann jedoch wurde das Darlehn der Regierung vorgezogen.

Bezeichnend für das Selbstbewustsein der Geselllschaft ist, dass sie als Ankaufspreis das 25fache der Jahreseinnahme, also bei dreissig Prozent 750 Prozent des Kapitals verlangt und dabei von der Regierung das Geld zinslos haben will, trotzdem dies und die freie Gabe von Land die Reineinnahme erhöht. Auf die Frage, ob das recht sei, erwidert ihr Vertreter im Ausschusse: Gewiss! Die Regierung ist ja nicht gezwungen, die Bahn zu kaufen, sie braucht es ja nur zu thun, wenn sie den Ankauf für gut hält; natürlich soll der Preis ein höherer sein, wenn die Einnahmen höher sind[29]). Ueberdies sei anzunehmen, dass die Regierung die Bahn noch einmal so teuer, als die Gesellschaft verwalten würde. Ein ähnlich hochmüthiges Verlangen ist, dass die Regierung die Telegraphen anlegen, aber für Benutzung bezahlen solle; begründet wird dasselbe damit, dass die Regierung ihre Depeschen zuerst befördern dürfe.

Betrachten wir die Bill der M. H. Gesellschaft etwas eingehender.

Sie lehnt sich im Inhalt an die Sydney Act an, theilweise gedankenlos abgeschrieben. — So enthält sie z. B. die „deviation clause“, was bei der Kleinheit dieser Bahn, die die ganze Strecke

---

[28]) 100 yards weit die Strecke entlang, für Bahnhof in Melbourne 9 acres, 2 roads, 35 perches und 1340 ft. Front nach Flinderstreet, für Bahnhof in Sandridge 24 acres, 2 roads, 15 perches.

[29]) „The Government are not compelled to buy the line and they need only do so if they find the purchase to be a good one. Of course the larger the line yields the larger will the purchase money necessarily be.“ (Report etc., q. 46, 81—86.)

in zehn Minuten durchfahren sollte, sinnlos ist; ebenso befindet sich ein Paragraph in der Bill, in dem die Erlaubnis ertheilt wird, Privatgrundstücke zu betreten, überflüssig, da alles Land, durch das die Bahn geht, Regierungsland ist. Auf die Frage, weshalb diese Klausel aufgenommen ist, antwortet der Solicitor der Gesellschaft: „simply for the purpose of making this Bill uniform with other Railway Bills[30]); also nur um sie anderen Eisenbahngesetzen gleich zu machen; sie werden aufgegeben, ebenso wie andere, über die Berechtigung, Zweigbahnen zu bauen u. s. w.

Was zunächst die Bestimmungen über das Vermögen der Gesellschaft betrifft, so wird das Kapital auf 100 000 Pfund Sterling festgesetzt (in 2000 Aktien à 50 Pfund Sterling) mit dem Recht, dasselbe zu verdoppeln; ferner wird die Erlaubnis ertheilt auf Unterpfand (mortgage) bis zur Hälfte des Kapitals zu borgen (cl. 85), in 2 Jahren muss die Bahn fertig sein (cl. 107, 108), die Spurweite soll 5 ft. 3 inch. sein, die vom Gouverneur als die allgemeine Spurweite der australischen Kolonien bezeichnet wird.

Die Bahn erhält volle Freiheit, die Tarife zu fixieren (cl. 66), nur behält sich die Legislatur Revision vor, wie in der Sydney Act; es soll nach 7 Jahren jedes Jahr ein Rechnungsbericht veröffentlicht werden. u. s. w.

Was die Verantwortlichkeit bei Unglücksfällen betrifft, so ist die Gesellschaft angesehen als „common carrier“, verantwortlich nach den Bestimmungen des common law.

Dieses sind die hauptsächlichen Bestimmungen der Act, der dritten und letzten des Jahres 1853.

Es verging noch nicht ein Jahr, als die Gesellschaft einsah, dass ihr Kapital nicht ausreiche, und sie machte von der Erlaubnis Gebrauch, das Kapital zu verdoppeln und auf Unterpfand zu borgen und brachte dadurch zustande, dass die Bahn innerhalb der vorgeschriebenen Zeit im September 1854 fertig war; doch dauerte es noch einige Zeit, ehe die Lokomotiven aus Eng-

---

[30]) q. 36.

land eintrafen. Die Gesellschaft hatte bald gute Einnahmen und erzielte schon im ersten Jahre eine Dividende von acht Prozent[31]).

Dieselbe wurde jedoch nicht in baar bezahlt, sondern dafür noch unverkaufte Aktien vertheilt.

Im November des Jahres brachte die Gesellschaft eine Bill für eine Zweigbahn nach St. Kilda. Dieselbe wird im März 1856 Act als „An Act to authorize the Melbourne and Hobson's Bay Railway Company to make a Branch Railway from their present Railway to St. Kilda, and to amend their Act of Incorporation and to extend their powers therein contained and for other purposes“.

Diese Zweigbahn ist eine Vorstadtbahn mit nur einer Klasse, während die Hauptbahn erste und zweite Klasse hatte; die Gesellschaft will ein Maximum von 1 *s* festgesetzt haben, doch erklärt die Direktion, es läge im eigenen Interesse, darunter zu bleiben; das Kapital wird auf 50 000 Pfund Sterling erhöht; die Bahn soll innerhalb 18 Monaten fertig sein; die Höhe der Fahrpreise wird festgesetzt[32]).

Im Jahre 1856 macht die Bahn weitere Fortschritte, am Ende des Jahres sind schliesslich alle Aktien verkauft, der Pier zu Sandridge 250 ft. lang und 60 ft. breit gebaut, und ein zweites Geleise nach Sandridge gelegt. Auch in diesem Jahre gedieh die Bahn gut[33]).

---

[31]) In dem Halbjahr bis zum 30. April 1855 stieg die Güterbeförderung von 180 ton monatlich bis 3872 ton: im ganzen wurden 9523 ton befördert, die eine Einnahme von 4233 £ 15 *s* 11 *d* ergaben. Die Zahl der Passagiere wuchs schnell an und betrug im ganzen 151036; mit einer Einnahme von 11988 £ 13 *s* 6 *d*. Die Betriebskosten (working expenses) betrugen 7883 £ 11 *s* 6 *d*, so dass ein Ueberschuss von 8927 £ 2 *s* 9 *d* erzielt wurde. — Im zweiten Halbjahr versuchte die Gesellschaft eine Preisreduktion, jedoch fiel die Zahl der Passagiere auf 119372 und brachte nur 8026 £ 13 *s* 8 *d*; der Güterverkehr stieg dagegen auf 18622 tons und brachte 6087 £ 16 *s* 3 *d*, ausserdem für Gepäck 590 £ 16 *s* 1 *d*, und andere Einnahmen 42 £ 17 *s* 3 *d* (storage), so dass die Einnahme 15424 £ 18 *s* 5 *d* betrug. Die Ausgabe betrug 9389 £ 10 *s* 8 *d*, so dass ein Ueberschuss von 6035 £ 7 *s* 9 *d* vorhanden war. Damit war der Jahresgewinn 14987 £ 3 *s* 7 *d*, was eine Dividende von 8% ergab. Geborgt hatte die Gesellschaft im ganzen 46036 £ 2 *s* 1 *d*.

[32]) Für Güter durfte die Gesellschaft von Melbourne bis Emerald Hill 5 *s*, bis St. Kilda 10 *s* per ton fordern, für Passagiere 1. Klasse 6 *d*, 2. Klasse 4 *d* bis Emerald Hill, nach St. Kilda 1. Klasse 1 *s*, 2 Klasse 9 *d*; zwischen Emerald Hill und St. Kilda sollte das Maximum für 2. Klasse 5 *d* betragen.

[33]) Die Passagierzahl steigt auf 190744 mit einer Einnahme von 8903 £ 14 *s* 1 *d*; die Waaren auf 36015 tons mit einer Einnahme von 11683 £ 7 *s* 10 *d*. Die Gesammt-

Durch ein Gesetz des Jahres 1857 erhielt die Bahn das Recht, ihr Kapital zu vergrössern.

Im Jahre 1858 wollte die M. H. Gesellschaft eine neue Zweigbahn bauen, doch wurde die Bill abgelehnt.

Hatte schon beim Bringen der Bill des Jahres 1856 der Municipal Council von Emerald Hill Opposition gegen dieselbe erhoben, da die projektierte Bahn durch den besten Theil des Hill ginge, den Süd-Park zerrisse und die Kommunikation mit der See abschnitte, so wurde der Groll dieses Vorortes grösser, als die Bahn nicht die in dem Gesetze vorgeschriebenen Massregeln zur Verhütung letzteren Uebelstandes ergriff.

Die Gesellschaft und der Hill stritten miteinander vor Gericht, sie wandten sich ferner an die Regierung, endlich versuchte es Emerald Hill mit einer Bill, die am 17. April 1861 zur ersten Lesung kam: A Bill to amend an Act passed in the 16 year etc. intituled etc. and to compel the said Company to allow a carriage road or street called Moray street to be continued across the said Company's Railway.

Diese gegen die Gesellschaft gerichtete Bill wurde zuerst auf die nächste Session, dann wieder auf die nächste verschoben, bis es im Jahre 1863 den Anhängern der Gesellschaft gelang, sie zum Falle zu bringen.

Die G e g n e r der Gesellschaft behaupteten, dieselbe habe ihre Verpflichtungen nicht gehalten, an den Stellen, wo es nöthig sei, Brücken zu bauen; sie thäte es nicht, aus Angst, dass sich sonst der Verkehr auf der Strasse bewegen könnte und dass Güter vom Pier in Sandridge viel billiger auf der Strasse nach Melbourne gebracht werden könnten, etwa zur Hälfte, wodurch das Publikum 45000 Pfund Sterling pro Jahr ersparen dürfte, die Gesellschaft monopolisiere das Land zwischen Stadt und Bay, das sei im höchsten Masse ungerecht.

---

zahl aller Passagiere bis zum 31. October 1856 betrug 711269 mit einer Einnahme von 42044 £ 3 *s* 6 *d* und der Güter 96975 tons mit einer Einnahme von 321320 £ 5 *s* 7 *d*, dazu andere Einnahmen, im ganzen 79713 £ 10 *s* 11 *d*. Die Ausgabe betrug 40196 £ 17 *s* 3 *d*, so dass 39516 £ 13 *s* 8 *d* Ueberschuss ist auf ein Kapital von 200000 Pfd. St.

Die Anhänger erwiderten, dass die Ansprüche des Emerald Hill unverschämte seien. Als z. B. ein Vertreter des Emerald Hill vor dem Ausschusse gefragt worden wäre, ob man die Gesellschaft zwingen könne, eine Brücke wie die Waterloo Bridge in London zu bauen, habe er es bejaht. —

Die Clausel 38 sage nur, dass Länder durch Brücken verbunden werden sollen, die durch eine Trennung beschädigt würden (severed). In der Clausel sei siebzehn Fuss Breite angegeben, der Ort verlange vierzig Fuss.

Es sei populär, die Gesellschaft anzugreifen, doch man müsse sie schützen und nicht dem Emerald Hill gestatten, sie zu unbegrenzter Haftbarkeit zu bringen. —

Ein Streit der Gegner und Anhänger fand über die Bedeutung des Wortes „Crown“ in dem Gesetz von 1856 statt. Die Gegner behaupteten, es bedeute den Governor-in-Council d. h. Executive Council, die Anhänger der Gesellschaft die Britische Regierung. Die Bedeutung dieses scheinbar formellen Streites liegt darin, dass im Executive Council die parlamentarischen Vertreter des Emerald Hill sassen, und da nach dem Gesetz die Crown über verschiedene wichtige Fragen zu entscheiden hatte, befürchtete die Gesellschaft eine Schädigung ihrer Interessen.

Bei der Abstimmung über die Bill ergiebt sich eine Majorität für die Anhänger der Gesellschaft. —

Dabei stimmen eine Anzahl Mitglieder des Council, die zugleich Aktionäre der Bahn sind, mit, die Abstimmung wird deshalb für ungültig erklärt; in der darauffolgenden ergiebt sich jedoch noch immer eine Majorität für die Bahn; die Bill fällt also.

Die Rolle, die der Legislative Council hier spielte, die des Vertreters der Interessen der Gesellschaft, hat er auch fernerhin bis zum Ankauf der Bahn durch den Staat behalten, während die Legislative Assembly auf der gegnerischen Seite war. —

Indessen gedieh die Bahn finanziell gut, die Zahl der Passagiere stieg beständig[34]).

[34]) 1861 wurden 428426 einfache Billets, 623075 Retourbillets und 9408 Abonnementskarten ausgegeben und eine Einnahme von 47121 £ 1 *s* 5 *d* erzielt, 155776 tons

Einen weiteren Anlass zur Vergrösserung der Bahn gab der Fall eines im Jahre 1857 gegründeten Unternehmens, gleichfalls einer Vorstadtbahn dessen Bill am 24. November Sanktion erhielt als An Act for the making and maintaining of the Melbourne and Suburban Railway.

5. The Melbourne and Suburban Railway Company.

In dem Gesetz dieser Gesellschaft war die Bestimmung, dass zwei Geleise gelegt werden sollten; da sie dies nicht kann, wird dasselbe im Jahre 1861 amendiert[85]).

Die Verwaltung dieser Bahn war von Anfang an schlecht, sodass die Regierung in der Session 1861 gefragt wird, ob sie nicht eine Untersuchung anstellen lassen wolle; es sei nur eine Frage der Zeit, wann bei dem starken Verkehr (90 Züge täglich) ein Unglücksfall eintreten würde.

Bald darauf passiert ein solcher, bei dem 20 Personen verwundet werden. —

Die Regierung hat die Bahn zwar vor der Eröffnung inspizieren lassen, ist jedoch machtlos, etwas zu thun. Die bisherigen Bestimmungen gestatten dem Board of Land and Works nur, auf Bericht des Engineer-in-Chief hin, sich an den obersten Gerichtshof (Supreme Court) zu wenden, um für die Sicherheit Sorge zu tragen. —

Ebenso schlecht — ja man könnte wohl noch schärfere Ausdrücke anwenden — war die finanzielle Verwaltung. Bauunternehmer z. B. wurden in Aktien bezahlt, diese Zahlungen als Stammkapital betrachtet und daraufhin Geld geborgt. Die Höhe der ausgegebenen „bonds“ betrug 115 300 Pf. St., ausserdem waren noch 75871 £ 17 *s* 4 *d* andere Schulden; die Betriebskosten verschlangen die ganze Einnahme. —

---

befördert, die eine Einnahme an Gütern von 27049 £ 13 *s* 1 *d* brachten; die Gesammteinnahme betrug 75 109 £ 1 *s* 7 *d*.

[85]) An Act to alter an Enactement respecting the opening with a double line of rails of the Melbourne and Suburban Railway and to substitute another provision in lieu thereof. 5. Juli 1861, C. XXI.

Die Interessenten hielten es für gut, da, falls die Bahn Konkurs ansagen (vor den Insolvent Court gehen) würde, nur das Material und die Schienen verkauft werden könnten, vor das Parlament zu gehen und ein Verkaufsgesetz zu beantragen. Dieses ging schnell durch, erhielt am 19. März 1862 Sanktion als An Act to enable the Melbourne and Suburban Railway Company to sell their undertaking and property and for other purposes.

Viele hielten das Gesetz für nötig, da viele Gläubiger in England waren, und sie einen schädlichen Einfluss auf den Credit der Kolonie befürchteten.

46000 Pfund Sterling wurde als Minimalpreis festgesetzt. — Die Misswirthschaft und Verluste wurden von einem Redner bezeichnet als unausbleibliche Folgen der geringen Bekanntschaft der Kolonie mit dem Eisenbahnbau.

Als junges Land hätte man viel zu lernen und darum auch, wie man ökonomische und gewinnbringende Bahnen zu bauen habe.

Wie schon oben angedeutet worden ist, wurde die M. H. Gesellschaft Käuferin dieser Bahn. —

Einen weiteren und letzten Zuwachs erhielt sie durch den Fall einer anderen Vorstadtbahn, der St. Kilda and Brighton Railway Company. —

6. The St. Kilda and Brighton Railway Company.

Im Jahre 1853 taucht zum ersten Male das Projekt auf, kommt dann unter verschiedenen Namen 1854 wieder, endlich erhält es 1857 Sanktion als St. Kilda and Brighton Railway Company. Im Jahre 1861 erhielt die Gesellschaft Erlaubnis, die Bahn zu verlängern durch die Act „An Act to enable the St. Kilda etc. to extend their Railway to the Shore of port Philipp's Bay etc.

Die Gesellschaft befand sich bald in solch trostlosen finanziellen Verhältnissen, dass nur Verkauf etwas retten konnte. Im Jahre 1865 wurde zu diesem Zwecke eine Bill gebracht.

Ein Redner schob den grössten Teil der Schuld auf die

M. H. Company, die diese Bahn zu nutzlosen Ausgaben gezwungen hätte. Das Gesetz ging durch als An Act to authorize the sale and purchase of the St. Kilda and Brighton Railway Company and for other purposes.

Im Jahre 1865 wurden alle die genannten Gesellschaften durch Gesetz zu einer einzigen, der Melbourne and Hobson's Bay United Railway Company, verschmolzen. Die weiteren Schicksale dieser Vorstadtbahn, in welcher ganz im Gegensatze zu den ursprünglichen Erwartungen der Personenverkehr eine stets steigende Bedeutung erhält, sollen, wie oben gesagt, bei der Besprechung der Eisenbahnpolitik des Jahres 1878 mitgetheilt werden. Diese Bahn ist die einzige von Erfolg begleitete Privatbahn Victorias gewesen. —

7. The Geelong, Ballarat and North Western Railway Company.

Den im Jahre 1852 entstandenen Eisenbahnunternehmungen schloss sich im folgenden Jahre als vierte an die Unternehmung der Geelong, Ballarat and North Western Railway Company. Zweck derselben war, Geelong mit den Goldfeldern durch eine 48 Meilen lange Bahn zu verbinden, von da nach Swan Hill am Murray River. — In dem Prospekte wurde das Kapital zu einer Million Pfund Sterling angenommen in 50 000 shares à 20 Pfund Sterling. Als Deposit sollte ein Pfund Sterling per share dienen.

Eine Dividende von 26 % wurde in Aussicht gestellt. Alexander Thompson ist der Hauptförderer des Unternehmens; im Juni 1853 fanden die ersten Versammlnngen statt, ein Provisional Committee wurde eingesetzt und trat mit dem Gouverneur in Korrespondenz. Es fragte an, wieviel die Regierung zu den vorläufigen Ausgaben (preliminary expenses) beisteuern und wieviel Zinsgarantie sie auf das eine Million Pfund Sterling betragende Kapital geben wolle.

Die Antwort des Gouverneurs *La Trobe* lautete, dass er sich nicht binden könne; er wolle die Korrespondenz, Prospekte u. s. w. dem Legislative Council vorlegen.

Die Korrespondenz mit der Regierung zog sich bis in den Herbst 1854 hin; der neue Gouverneur *Hotham* weigerte sich, Zinsgarantie zu geben, während die Gesellschaft 5% verlangte.

Gleichzeitig hatte sich in England eine Konkurrenz-Gesellschaft gebildet, die Geelong, Ballarat, Portland Company (mit einem Kapital von 1600000 Pfund Sterling in 160000 shares à 1 Pfund Sterling, wovon die Hälfte für die Kolonie reserviert bleiben sollte), die auf 21 Jahre 5% Zinsgarantie verlangte. —

Als die Bill der australischen Gesellschaft, welche im October 1854 gebracht wurde, berathen wurde, hatten erst 78 Personen Aktien gezeichnet, 1383 shares von 50000 shares. Vor dem Ausschusse, der zur Berathung der Bill eingesetzt wurde, erklärte der Rechtsanwalt der Gesellschaft ärgerlich, dass ohne Zinsgarantie das Unternehmen gegenwärtig nicht gedeihen könne, der Gouverneur habe anderen Gesellschaften Zinsgarantie gewährt, warum nicht dieser Gesellschaft? —

In der zweiten Lesung (1. Juni 1855) wurde, nachdem der Ausschuss Bericht erstattet hatte, die Bill mit 27 gegen 7 Stimmen abgelehnt.

Die Ursache dieser Ablehnung lag in dem kurz vorher gefassten Beschlusse[36]), die Hauptbahnen Victorias von der Regierung bauen zu lassen.

Noch einmal hatte das Parlament sich mit der Gesellschaft zu befassen und zwar im Jahre 1860. Dieselbe verlangt nämlich Ersatz der Auslagen von 3586 £ 18 *s* 1 *d*, da die Linie unter Versprechungen der Gouverneure in Angriff genommen wurde, ebenso wie die G. M. Company 2000 Pf. St., die M. A. Company 5000 Pf. St. erhalten habe.

Es wurde ein Komitee eingesetzt; nachdem dieses berichtet hatte, wurde die Forderung abgelehnt.

Im Jahre 1857 kam eine Petition, dass die Regierung, da die Private Bill der Geelong-Ballarat Bahn zurückgezogen sei, den Bau in die Hand nehmen solle, um die Hoffnungen der West-

---

[36]) Siehe nächstes Kapitel.

distrikte endlich zu erfüllen[37]), sonst würden sie die Bahn aus Privatmitteln machen.

An anderer Stelle werden wir dann zu berichten haben, dass der Staat auf dieses Verlangen einging und die Bahn baute. —

8. The Sandhurst and Inglewood Tramway Company.

Ausser den genannten Bahnen sind einige kleinen Tramways zu nennen, z. B. die Yan-Yean Tramway, welche im Jahre 1856 mit Holzschienen gelegt wurde und von der bereits 1862 mitgetheilt wurde, dass die Holzschienen und Schwellen verfault seien; ferner die Sandhurst and Inglewood Tramway.

Bei Berathung der Bill für diese Bahn, in welcher 28000 Acker Buschlandes verlangt wurden für die 28 Meilen lange Bahn, erklärte der Minister, dass die Regierung das Prinzip der Hergabe von Land für Privatbahnen, die als Anschlussbahnen (feeders) an die Hauptbahnen dienen sollen, billige, es handle sich im speciellen Falle nur um das Wieviel[38]).

Diese Politik wurde von einigen unterstützt und der Wunsch nach Freigebigkeit von Seiten des Staates laut, von andern dagegen bekämpft, und zwar von denen, die behaupteten, dass es nur zu Bevorzugungen Einzelner führen würde, und von denen, die in der Hergabe von Land überhaupt ein Unrecht sahen.

Schliesslich wurde die Bestimmung angenommen, dass 24000 Acker (18000 nach Vollendung, der Rest 6000 wenn die Bahn zwei Jahre im Betrieb sei) der Gesellschaft gegeben werden sollen; wenn die Bahn sechs Monate lang nicht betrieben würde, solle sie an die Regierung fallen. Ferner wahrte sich die Regierung die Vollmacht, da das Land gold-

---

[37]) „The long deferred hopes and expectations."

[38]) Die Kosten der Bahn waren auf 60000 Pfd. St. angenommen, in 12000 shares à 5 Pfd. St., wurden dann auf 70000 Pfd. St. erhöht, davon waren 11000 Eigenthum von Bürgermeistern und Stadträthen theils als Vertretern der Orte, theils als Privatpersonen. Z. B. hatte der Mayor von Sandhurst 500 für sich, 5650 für den Ort, der von Inglewood 500 für sich, 1736 für den Ort. Da es jedoch ungesetzlich war, so entledigten sich die Orte bald ihrer Aktien (7800).

haltig war, Goldgräbern das Recht des Betretens des Landes zu geben. —

Am 28. Juli 1865 erhielt das Gesetz die Sanktion als „An Act to incorporate a Company for the purpose of making, constructing and maintaining a Tramway or Railway between the Boroughs of Sandhurst and Inglewood to be called The Sandhurst and Inglewood Tramway Company“.

Diese Bahn wurde jedoch nicht ausgeführt, von Einigen wurde später das Unternehmen als schwindelhafte Landspekulation bezeichnet, andere vertheidigen die Unternehmer, die dabei selbst gelitten hätten, es sei kein Schwindel, sondern ein verfehltes Unternehmen „dead failure“ gewesen. Diese Aeusserungen fallen bei Berathung einer Privatbahn von Ballarat nach Ballarook im Jahre 1867.

Auch diese Gesellschaft wollte Landschenkung, 21 000 Acker, das Kapital sollte 80 000 Pfund Sterling betragen, die Bahn sollte den Zweck haben, Holz vom Ballarook Walde nach Ballarat und Geelong zu bringen. Auch hier wurde Widerspruch laut, besonders da das Land mehr werth war als im Falle der Inglewood Gesellschaft. Die Bill ging in zweiter Lesung durch; doch auch diese Bahn blieb Projekt.

Um von einer nicht dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahn, der Cape Paterson Bahn, abzusehen, welche dem Kohlentransport diente, bleibt als letzte Privatbahn zu erwähnen die Melbourne and Essendon Railway Company.

9. The Melbourne and Essendon Railway Company.

Sie hat am längsten von allen Privatbahnen ausser der M. H. Gesellschaft bestanden, neun Jahre lang, aber es war ein klägliches Dasein. —

Ende des Jahres 1858 wurde die Bill für die Bahn gebracht, welche mit einem Kapital von 75 000 Pfund Sterling gebaut werden sollte. Die Gesellschaft wollte keinen eigenen Fuhrpark haben, sondern den der Regierung benutzen. Am 24. Februar 1859 erhielt die Bill Sanktion als An Act to au-

thorize the making of the Melbourne and Essendon Railway and for other Purposes (LXXXV).

Im Jahre 1861 wurde der Gesellschaft gestattet, eine Zweigbahn anzulegen[39]).

Schon im folgenden Jahre berichtete der Engineer-in-Chief, dass die Bahn durch und durch untauglich und teilweise gefährlich sei. Es seien schlechte Brücken und Stationen da, überhaupt falsche Oekonomie angewandt, eine Reparatur würde 9800 Pf. St. kosten. Es sei wünschenswert, die Bahn des Viehtransportes wegen anzukaufen, doch da der Verkehr sehr gering sei, so dass die Betriebskosten 60 Prozent ausmachen würden, sollte der Wert auf 26466 Pf. St. berechnet werden. Am Ende des Jahres schreibt er wieder, dass die Bahn keinen Wert ausser dem in ihr enthaltenen Material habe und 26400 Pf. St. dafür genug seien. Eine im März 1863 dem Parlament vorgelegte Petition hatte die Einsetzung eines Komitees zur Folge, welches die Frage des Viehtransportes untersuchen sollte. Es berichtete, dass mit der Essendon Bahn Arangements getroffen oder die Bahn angekauft werden sollte, da voraussichtlich der Viehtransport der bedeutendste Zweig des Transportes nach Melbourne nach Vollendung der Bahnen werden würde.

Daraufhin fand eine längere Korrespondenz zwischen der Regierung und der Gesellschaft statt, wegen Ankaufs der Bahn durch den Staat. Letztere verlangte zunächst Berechnung des Wertes unter Zugrundelegung der Baukosten u. s. w., doch als die Regierung sich darauf nicht einliess, sondern nur den gegenwärtigen Werth zu Grunde gelegt haben wollte, gab sie nach und bot die Bahn zu 30000 Pfund Sterling an. Der Verkehr war indessen geschlossen worden, worauf eine Petition eingereicht wurde, dass die Bahn wieder in Betrieb gesetzt werden solle.

Auf eine Anfrage theilte die Regierung mit, dass Verhandlungen

---

[39]) An act to authorize the Melbourne and Essendon Railway Company to make a Branch Railway in the Race Course and for other purposes. 3. Juli 1861. CXXVI. — Die Bahn war 4 Meilen 69 chains lang.

schwebten und dem Parlamente bald Gelegenheit gegeben werden solle, in der Sache zu entscheiden (21. Juni 1865).

Doch erst im Jahre 1867 kam die Frage des Ankaufs zur Verhandlung. Die Regierung beantragte, die Bahn zu 25000 Pfund Sterling kaufen zu dürfen; nachdem sie von gegnerischer Seite ironisch gefragt war, ob dies die versprochene Ausdehnung des Eisenbahnnetzes sei, oder ob ein „embarras de richesse" vorhanden sei, wurde sie schliesslich (8. August 1867) beauftragt, die Bahn zu einem Preise von höchstens 22500 Pfund Sterling anzukaufen und für den Verkehr zu öffnen.

Daraufhin schloss die Regierung mit der Gesellschaft den Kauf zu dem Preise von 22500 Pfund Sterling ab, und im Jahre 1868 wurde das Gesetz erlassen: An Act to vest the lines of Railway of the Melbourne and Essendon Railway Company in the Board of Land and Works and for other purposes (29. September 1868). —

Seit dem Falle dieser Bahn hat keine Aktiengesellschaft je wieder den Bau einer Eisenbahn in Victoria unternommen[40]. —

Ehe wir das Kapitel abschliessen sei ein Auszug aus einem Schriftstück mitgetheilt, welches der Ingenieur Pollard dem Select Committee on Railway Extension (Session 1864/65) überreichte unter dem Titel „Die Privatunternehmung im Eisenbahnbau" [41].

Nachdem er sich zunächst gegen die Privatunternehmung im Eisenbahnbau im allgemeinen gewandt[42] hat, fährt er fort: „Die

---

[40]) Nur Privatbahnen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen, wurden noch konzessionirt, z. B. im Jahre 1871 durch das Gesetz: An Act to authorize the Western Post Coal Mining Company to construct a Tramway or Railway and to take and purchase certain lands for that purpose. 23. Nov. 1871.

[41]) 8. Private Enterprise in Railway Construction.

[42]) Seine Ausführungen lauten: „I think private enterprise in Railway construction most pernicious to the best interests of this country. — Private enterprise is a slow coach; it is an expensive means of doing bad work; and I am afraid would prove, as it ever has proved a broken reed to rest on. It pays more for capital; it cannot or at any rate it does not accomodate the public as cheaply as the Government; it is always breaking faith with the State; and what is worse than all it misdirects the capital which should be employed in other channels than in constructing the national highways which ought always to be in the hands of, and under the complete control of the ruling power."

in Victoria gemachten Erfahrungen rechtfertigen alle meine Ausführungen über Privatunternehmungen".

Man brauche blos auf die schlechte Verwaltung und den Untergang der Geelong and Melbourne Gesellschaft zu blicken, die in höchst thörichter Weise zur Rettung der Aktionäre durch den Staat angekauft wurde.

Die Suburban Railway habe alles Kapital der Aktionäre verschlungen und gleichfalls Bankerott gemacht, ebenso die Brighton Bahn; und die Essendon Bahn sei in keiner besseren Lage. Ausserordentliche Umstände trafen zusammen, die kleine Hobson's Bay Bahn vor dem Schicksal der anderen Bahnen auszunehmen, doch auch sie musste mit Landschenkung und anderen Vortheilen ausgestattet werden von so grossem Werthe, dass die Regierung davon selbst eine eigene Bahn bauen könnte.

Einige der gebauten Linien waren ganz werthlos und mussten umgebaut werden, z. B. die von Geelong nach Melbourne. Selbst die Hobson's-Bay Bahn musste von einem Ende zum andern neu gemacht werden; nicht eine einzige Schiene sei noch dieselbe mit Ausnahme vielleicht am Pier; eine Brücke sei verschwunden und dafür eine andere gebaut, die nicht den Beistand eines „unermüdlichen Town Clerk von Melbourne" nöthig habe, um den Zug um eine absurde Kurve herumzustossen.

Auch sei nicht sparsam verfahren; er selbst z. B. habe 700 Pfund Sterling für eine Arbeit erhalten, die er für 150 Pfund Sterling habe anfertigen lassen u. s. w.

„Es ist hier nicht der Ort, eine Geschichte der ursprünglichen Misswirthschaft der Bahn zu geben, der Grund, weshalb ich diese Thatsache erwähne, ist, dass einige Leute, die mit der Angelegenheit zu thun hatten, jetzt von der Extravaganz der Staatsbahnen reden und besonders Einer sich eine besondere Aufgabe daraus gemacht hat, die Regierungsbeamten herunter zu machen[43]).

---

[43]) „This is not the place to give a history of the original misdirection of the line, my reason for mentioning the above cases is, that some people who had a finger in this abominable pie now talk about the extravagance of the Government railways, and one at least*) has made it his especial business to traduce the Government railway officers." — *) Gemeint ist der Abgeordnete Mr. *Zeal*. Die betreffenden Verhältnisse werden im Kapitel VII und VIII mitgetheilt werden.

Fassen wir die Ergebnisse, welche die Betrachtung der Geschichte der Privatbahnen Victorias liefert, kurz zusammen, so haben wir zunächst gesehen, dass die Verschiedenheit der Verhältnisse in den Kolonien eine Nachahmung der Eisenbahnpolitik des Mutterlandes unmöglich machte.

Sich selbst überlassen und auf eigene Kraft angewiesen, konnte in Victoria keine Privatbahn gedeihen.

Doch selbst mit einer Unterstützung durch den Staat innerhalb der durch eine weise Politik gezogenen Grenzen, welche die Gesammtinteressen im Auge behielt und nicht zuliess, dass der Eisenbahnbau nur ein Vorwand für Landspekulationen wurde, waren Eisenbahnunternehmungen von grösserem Umfange nicht lebensfähig.

Für die Kolonie Victoria war es also in der beschriebenen Zeit unmöglich, ein Eisenbahnnetz zu schaffen, wenn es die Gesetzgebung in England sich zum Muster nehmen und der Thätigkeit von Aktiengesellschaften den Bau von Eisenbahnen überlassen wollte.

Kapitel V.

Die Eisenbahnfrage bis zur Einführung des „Responsible Government".

Schon bei verschiedenen Gelegenheiten hatten wir die Stellung des Staates zu den auf australischem Boden entstehenden Eisenbahnunternehmungen zu erwähnen gehabt. Wir haben geschildert, wie die allerersten Projekte dem Staatssekretair für die Kolonien den Anlass gaben, die Gouverneure in einem Rundschreiben mit Instruktionen für die Eisenbahngesetzgebung zu versehen. Wir haben ferner beobachtet, wie die Regierung mit den verschiedenen Privatunternehmungen auf mannigfache Weise in Berührung kam, besonders dadurch, dass sie denselben Landgeschenke machte, Zinsgarantie gewährte, und auch sonst unterstützte, wir haben endlich erfahren, dass der Ankauf der Privatbahn Melbourne Mount Alexander Murray River Railway den Beginn des Staatsbahnsystems schuf, dass demselben später die Bahnen von Melbourne nach Geelong und andere einverleibt wurden. Wir berichteten den Ankauf der M. A. Bahn jedoch nur als vollzogene Thatsache und erwähnten kurz, dass derselbe auf Beschluss der Legislatur nach vorhergegangener Berathung eines Parlamentsausschusses erfolgt sei. Was wir dort nur angedeutet haben, wollen wir in diesem Kapitel eingehend besprechen und dadurch den Ursprung des Staatsbahnsystems von Victoria genauer kennen lernen.

Seit jenem Rundschreiben *Gladstone's* vom 15. Januar 1846 fand eine beständige Korrespondenz über die Eisenbahnfrage zwischen dem „Home Government" in England und den Gouverneuren in Australien statt. Als selbstverständlich war zunächst angenommen worden, dass Privatunternehmungen den Bau von Bahnen betreiben würden und dass für diesen Fall Vorsorge getroffen werden solle. In der ersten Zeit fand nur die Frage der Spurweite eingehendere Betrachtung. An anderer Stelle werden wir das Verhalten der Regierung in dieser Frage zu besprechen haben und die Erklärung dafür finden, dass in drei benachbarten australischen Kolonien drei verschiedene Spurweiten der Hauptnetze vorhanden sind[1]).

Einen Anlass, der Eisenbahnfrage in ihrem ganzen Umfange näher zu treten, fand die Regierung von Victoria, als die finanziellen Verhältnisse der M. A. Bahn es wahrscheinlich, ja fast gewiss machten, dass eine Rückzahlung der jährlich steigenden Zinsleistungen der Regierung nicht erfolgen werde. Damals fanden, wie wir wissen, Korrespondenzen zwischen der Regierung und Bahngesellschaft über den Ankauf der Bahn durch den Staat statt, die zwar erfolglos waren, aber zu der Resolution führten (vom 8. April 1854), dass die Regierung die M. A. Bahn kaufen und von dem Unternehmen so viel ausführen solle, als die Regierung für nöthig halten würde.

Diese Vorgänge wurden für die Regierung der Anlass, eine Royal Commission zu berufen „to enquire into the best mode of providing for the Internal Communication of the Colony."

Der Bericht der am 6. Juni 1854 berufenen Kommission wurde am 26. September 1854 dem Legislative Council vorgelegt; in der Zeit vom 15. Juni bis 18. Juli wurden 26 Sachverständige vernommen. Man kann dieselben in 3 Gruppen scheiden; die erste ist die der Vertreter der drei 1852 ins Leben gerufenen Eisenbahngesellschaften, die zweite die der Ingenieure („Civil engineers"), die dritte die der Frachtfuhrleute (carriers).

---

[1]) Victoria 5 ft. 3 inch., Neusüdwales 4 ft. $8^1/_2$ inch., Queensland 3 ft, 6 inch.

Darin sind alle einig, dass für Victoria der Bau von Eisenbahnen von höchster Bedeutung ist.

Bei der schlechten Beschaffenheit der Strassen und den vielerlei Zwischenfällen, denen der Gütertransport auf denselben ausgesetzt sei, wären die Kosten desselben unverhältnissmässig gross, die Preise der zum Leben nothwendigsten Dinge dadurch gleichfalls übermässig hoch; der Transport des Goldes insbesondere machte Schwierigkeiten, und koste etwa zwei bis drei Millionen Pfund Sterling jährlich, dabei sei der Versand grossem Risiko ausgesetzt, erfordere eine Menge Personen; eine grosse Polizeimacht sei zum Schutze der Strassen erforderlich u. s. w. Selbst bei vorzüglicher Beschaffenheit der Strassen würden wegen der hohen Löhne und Lebensmittelpreise sowie der hohen Preise von Pferden und Futter der Transport ausserordentlich theuer sein.

Ferner wird angeführt, dass abgesehen von der Höhe der Preise die Preisschwankungen für die Wirthschaft sehr unangenehm und schädlich sind[2]).

Waren also darin alle einig, dass Eisenbahnen für Victoria nöthig seien, und waren ferner fast alle Sachverständigen der Ansicht, dass die Bahnen erster Güte sein sollten, wegen der grossen Vortheile und des geringen Preisunterschiedes gegen minderwerthige, so herrschten verschiedene Ansichten darüber, wie die Mittel zu beschaffen seien, und ob man den Eisenbahnbau Privaten überlassen oder ob der Staat eintreten solle.

Die civil engineers sind für Privatbahnen. Die von ihnen angeführten Gründe sind, dass eine Aktiengesellschaft besser und billiger bauen könne als die Regierung; in allen Ländern arbeite eine Privatgesellschaft billiger; die Regierung werde von den Bauunternehmern übervortheilt (sie werde von ihnen als „a fair game“ betrachtet), in England seien alle Eisenbahnen von Ge-

---

[2]) Die Transportkosten nach den Goldgruben schwankten von Melbourne nach Bendigo zwischen 90 u. 18 Pfd. St. per ton, nach Castlemaine zwischen 80 u. 14 Pfd. St., nach Ovens zwischen 120 u. 30 Pfd. St., von Ballarat nach Geelong zwischen 70 u. 14 Pfd. St. Ursache der Schwankungen waren die Konkurrenz der Landwirthe zu gewissen Jahreszeiten und Witterungsverhältnisse.

sellschaften gemacht worden, und hätten sich bewährt[3]). Man solle sie durch Gewährung grosser Flächen Landes und Zinsgarantien unterstützen.

Ihrer Ansicht schliessen sich der Vertreter der M. A. Bahn an, welcher sagt, dass selbst wenn Landspekulation die Folge der Vergebung von Land wäre, dieses von guter Wirkung sei, da es zur Kultivierung des Landes beitragen werde, und der Vertreter der G. M. Bahn, der für eine unbegrenzte Landbewilligung ist, mit Erlaubnis Städte anzulegen und nicht gebrauchtes Land zu verkaufen; der Präsident der M. H. Bahn dagegen ist der Ansicht, es sei unmöglich in Australien für grössere Bahnen Kapital zu beschaffen, daher solle man für Bahnzwecke eine Anleihe von zehn Millionen zu sechs Prozent aufnehmen und eine Bahn zum Murray, eine andere nach Osten, St. Kilda-Brighton, eine dritte westwärts und eine vierte nach Glenelg alle zu gleicher Zeit und möglichst bald bauen. —

Für Staatsbahnen ist die Gruppe der Frachtfuhrleute. Die Gründe, die von dieser Seite angeführt werden, sind folgende: Es ist nicht genügend Kapital in der Kolonie; es giebt Niemanden in Victoria, der unabhängig genug ist, um seine Zeit öffentlichen Unternehmungen zu widmen; jeder ist mit sich selbst zu sehr beschäftigt, und hat für solche Werke weder Zeit noch Geld übrig, um so mehr, als er in andern Unternehmungen sein Kapital schneller umschlagen und viel vortheilhafter anlegen kann. So wird es noch lange bleiben; hauptsächlich darum würde das Publikum zu einer Gesellschaft nicht so grosses Vertrauen haben, wie zu der Regierung. —

Wenn ein Eisenbahnunternehmen in Victoria ins Leben gerufen werde, so würden wohl im ersten Augenblicke Aktien gezeichnet, aber schon bei der ersten und zweiten Aufforderung weiterer Zahlung werde es den Gesellschaften schwer, mehr zu erhalten, es sei eben jeder zu sehr von seinen eigenen Geschäften

---

[3]) They have been found to work well (q. 436).

in Anspruch genommen und es sei daher nutzlos, auf Privatunternehmungen zu rechnen.

Vielmehr solle der Staat den Eisenbahnbau in die Hand nehmen, selbst wenn dadurch die Kosten vermehrt würden; die Bedenken, dass die Regierung sich in Angelegenheiten einmische, welche Privatunternehmungen überlassen bleiben sollen, seien hinfällig; im Gegentheil sei es Aufgabe der Regierung, Eisenbahnen zu bauen, schon aus dem Grunde, weil die Länder, durch die die Bahn gingen und die in erster Linie aus dem Bau durch die Steigerung ihres Werthes Vortheile zögen, Kronländer seien.

Auch die Bedenken gegen Aufnahme einer Anleihe für Eisenbahnbauten seien hinfällig; denn die gerechtfertigste Anwendung des Kredits sei die für reproduktive Anlagen. Zu sechs Prozent werde das Geld in England zu erhalten sein, als Sicherheit für das Geborgte solle das Land der Kolonie dienen. Das beste sei. ein Amt von drei Kommissären zu schaffen und ihnen die Aufgabe der Bildung eines Eisenbahnsystems für die Kolonie zu übertragen. falls nöthig mit einer Unterbehörde von lokalen Kommissären [4]).

Ausser über diese Hauptfragen wurden die Sachverständigen auch über andere Fragen vernommen, so z. B. ob es leicht sei, Arbeiter zu erhalten; auch hier sind die Aussagen geteilt; auf der einen Seite wird behauptet, es könnten leicht Arbeiter in beliebiger Zahl beschafft werden (selbst wenn Arbeiter zu den Goldgruben fortliefen, fänden sich doch genug), auf der andern Seite wird gesagt, es wäre sehr schwierig. Arbeiter aufzutreiben, und sie müssten aus England importiert werden [5]).

Aus ihren Untersuchungen und den Aussagen der Sachverständigen zieht die Kommission den Schluss, dass die allgemeine Ansicht dahin laute, die Zeit für den Bahnbau in Victoria sei gekommen, und ernste Schritte müssen unternommen werden. „den modernen Triumph der Naturwissenschaft und

---

[4]) q. 632—639, 648—651. 799, 1724, 1726, 1875. 1948, 1952. —

[5]) q. 573. 936, 982.

Technik“ sich zu Nutze zu machen; es seien keine Schwierigkeiten für den Bau vorhanden.

Ueber die Kosten lasse sich nichts bestimmtes angeben; die Aussagen schwanken zwischen 14 000 bis 40 000 Pfund Sterling pro Meile, man müsse wohl 35 000 Pfund Sterling als Basis eines Voranschlages annehmen. —

Was die für den Bahnbau nöthigen Geldmittel betreffe, so ginge die Ansicht dahin, dass für umfangreiche und lange Zeit dauernde Unternehmungen, welche bedeutende Kosten verursachen, grosse Ausdauer und Vertrauen auf den schliesslichen Erfolg verlangten, solche Mittel nicht durch Private zu beschaffen seien.

Es sei daher nicht länger ein Ding der Rathsamkeit, sondern der Nothwendigkeit, dass die Regierung für den Bau von Bahnen Sorge zu tragen habe.

Demnach bliebe nur die Frage übrig, was die Regierung zu diesem Zwecke zu thun habe. —

Aus dem jährlichen Staatseinkommen der Kolonie Gelder zu Eisenbahnzwecken zu benutzen, ginge nicht an; erstens sei es nicht gross genug, um Eisenbahnen entsprechend den Bedürfnissen bauen zu können, zweitens sei es auch ungerecht, den einen Theil der Kolonie zu Gunsten eines andern zu sehr zu belasten, besonders da alle sehr unter dem Mangel an Verkehrsmitteln zu leiden hätten. — Es seien daher andere Mittel zu ergreifen.

Ergebe somit die Beantwortung der Frage nach den Mitteln, dass nur die Regierung dieselben beschaffen könne, so glaubt die Kommission dagegen nicht, dass die Regierung den Eisenbahnbau selbst leiten dürfte, da derselbe nicht mit derselben Sparsamkeit und Geschwindigkeit wie von Privatunternehmern ausgeführt werden könne. Die Wege zur Beseitigung dieser Schwierigkeit seien also zu finden. —

Die Vorschläge der Kommission sind nun folgende: Angenommen, es sollen 100 Meilen gebaut werden, zu 35 000 Pfund Sterling pro Meile, so soll die Regierung Zinsen für die zum Bau ausgelegten Summen in maximaler Höhe von 35 000 Pfund Sterling pro Meile garantieren, für eine Zeit, die für Vollendung

des Baues angemessen erscheint; nach Vollendung bleibt die Bahn für eine bestimmte Zeit in den Händen der Unternehmer, indem Bestimmungen über Höhe der Tarife getroffen und Garantieen gegen konkurrirende Linien gegeben werden, damit sie im Stande sind, innerhalb der vorgeschriebenen Zeit ihr Kapital nebst Zinsen zurückzuerhalten. Nach dieser Zeit solle dann die Bahn (the road) Eigenthum des Staates sein. —

Die Kommission erwartet von einer nach den Goldfeldern geführten Bahn, dass sie gute Einnahmen erzielen und dass sie auf den Verkehr belebend wirken werde (eine Eigenschaft der Eisenbahnen, die überall beoachtet worden sei), ferner, dass der Werth der angrenzenden Kronländer steigen werde, vielleicht so hoch, dass damit die ganzen Kosten des Baues herausgeschlagen werden könnten. —

Die Vorzüge dieses Verfahrens beständen darin, dass der Staat nur Zinsen zu zahlen habe für thatsächlich geleistete Arbeiten und zu bekannten und festen Preisen.

Die Unternehmer hätten bei diesem System den grössten Anlass, Sparsamkeit und Umsicht anzuwenden, um in der bestimmten Zeit aus den Einnahmen der Bahn das angelegte Kapital zurückzuerhalten. —

Sollten diese Vorschläge angenommen werden, so sollen sofort Schritte unternommen werden, um durch Gesetz bereits erworbene Rechte aufzuheben, durch die der Staat gehindert werden könne, in den Hauptrichtungen des Verkehrs Eisenbahnen anzulegen.

Es solle dann eine Vermessung für eine Bahn von Melbourne nach Castlemaine und Bendigo, für eine Bahn von Melbourne nach Sydney, und eine dritte von Geelong nach Ballarat stattfinden. Es sollten zunächst die Kosten für eine Bahn nach Bendigo geschätzt werden, die Bahn selbst solle solide mit Vorkehrungen für spätere Anlagen eines zweiten Geleises gebaut werden, die Stationen und andere Gebäude dagegen sollten von leichterer Bauart sein. —

Soweit, als das Staatseinkommen erlaube, sollen Chausseen gebaut werden; wo Holz im Ueberfluss vorhanden sei, solle

man auf schwammigem Boden mit Holzstrassen „plank roads“ Versuche machen.

Fassen wir kurz die Vorschläge dieser Kommission zusammen, so gehen dieselben dahin, dass die Kapitalbeschaffung Aufgabe der Regierung, die Bahn Eigenthum des Staates sein, die Bauausführung und weitere Verwaltung der Bahnen Privatunternehmungen übertragen werden solle. —

Man ersieht leicht aus dem Gange der Verhandlungen und diesen Vorschlägen die grosse Unsicherheit, die in Folge der Neuheit der Eisenbahnfrage herrschte, ein Umhertappen und Suchen nach dem besten Wege. Wenn daher auch dieser Bericht, wie oben gesagt, dem Legislative Council vorgelegt wurde, so erfolgten weitere gesetzgeberische Schritte nicht, sondern die Materie blieb der Regierung zur weiteren Berathung überlassen. Zu Beginn der nächsten Session am 20. Februar 1855 wurde dann eine Depesche des Gouverneurs *Charles Hotham* im Council vorgelesen, in welcher dieser Vorschläge für ein Eisenbahnsystem macht. —

Sein Plan ist folgender: Die Regierung solle auf dem Londoner Markte eine Anleihe aufnehmen, etwa am 1. Januar 1856, und sodann die Eisenbahnbauten in Victoria an Unternehmer im Wege öffentlichen Konkurrenzausschreibens verdingen.

Nach Vollendung einer Linie oder eines Abschnittes solle ein Ausschreiben für Verpachtung der Bahn auf eine Reihe von Jahren hin stattfinden. Um das Eisenbahnsystem auf recht gesunder Grundlage beruhen zu lassen, sollen Vorkehrungen zur schliesslichen Liquidation der Anleihe getroffen werden, ferner nur Bahnen gebaut werden, die Aussicht geben, zur Zahlung der Zinsen ausreichende Einnahmen zu erzielen, jedoch sollen auch Bahnen mit Rücksicht auf wahrscheinliche zukünftige Bedürfnisse, nicht bloss für gegenwärtige Wünsche bestimmt werden. —

Die Vorkehrungen zur Liquidation könnten etwa folgende sein: Auf beiden Seiten der Bahn wird Land reserviert; in weiterer Entfernung von den Städten in grösserer Breite, als in der Nähe.

Auch der Weg von Bahnen, die man nicht gleich, sondern

erst in späterer Zeit bauen wolle, sollte festgestellt und das Land zurückbehalten werden.

Eine besondere Steuer in Höhe von 100 000 Pf. St. solle erhoben werden, um zur Zahlung der Zinsen zu dienen und das Uebrige dem Conto der „General Revenue“ zur Last fallen, (man könne aber auch 200 000 Pf. St. dem Votum für Internal Communication zur Last legen).

Da die Bahnen im Verlaufe der Entwickelung Ueberschüsse erzielten, so solle das frei werdende Geld für andere Bahnen oder zur Verlängerung der bestehenden Bahnen benutzt werden.

Diese Depesche des Gouverneurs wurde am 15. März 1855 im Legislative Council besprochen, und dann auf Antrag des Colonial Secretary ein Komitee von 11 Mitgliedern zur Berathung der Frage des Eisenbahnbaues eingesetzt[6]).

Dieses Komitee erstattete am 22. Mai vorläufigen, am 29. endgültigen Bericht.

Das Komitee begann seine Sitzungen am 20. März und beschloss, in Erwägung zu ziehen, zunächst ob es jetzt für Victoria an der Zeit sei, Eisenbahnen zu bauen; bei Bejahung dieser Frage, welche Linie als die vortheilhafteste zuerst zu bauen sei, ferner welches die Kosten des Baues sein würden.

Auch die Vorschläge des Gouverneurs, sofort eine Vermessung der wichtigsten Linien vorzunehmen und Land zu reservieren, sowie die Kosten einer solchen Vermessung und die Frage der Art der Verwaltung sollten erörtert werden.

Die erste Frage wurde ohne weiteres bejaht; als wünschenswertheste Bahnen wurden bezeichnet eine Bahn von Melbourne nach Castlemaine, die späterhin bis zum Murray verlängert werden und von Geelong nach Ballarat, die allmählich nach dem Westen ausgedehnt werden sollte. Es sollten sofort die nötigen vorbereitenden Schritte gethan werden.

Die Frage der Kosten wurde nicht erörtert; die Frage ob Land zu reservieren sei, wurde bejaht, da sonst eventuell zu

---

[6]) „For taking into consideration the proper manner in which Railways in this Colony shall be constructed and managed, with power to take evidence.

enormen Kosten Länder wieder Privaten abgekauft werden müssten, es solle daher ohne Verzug vom Surveyor-General eine Vermessung von 200 Meilen stattfinden und pro Meile durchschnittlich 80 Pf. St. ausgegeben werden, eventuell mehr, falls genauere Karten und Pläne nöthig seien.

Die wichtige Frage, ob der Staat oder Aktiengesellschaften die Eisenbahnen bauen sollen, wird dahin beantwortet, dass die Hauptbahnen (leading lines) unter der Kontrole der Regierung sein sollten.

Ohne jetzt darüber sich entscheiden zu wollen, ob es Privatbahnen gestattet sein solle, Zweigbahnen zu bauen, so sei es unter keinen Umständen vereinbar mit dem Gedeihen Victorias („general prosperity of Victoria") einer zukünftigen Privatbahn Zinsen zu garantieren.

Konkurrenzlinien seien ebenfalls nicht zuzulassen; abgesehen von der Verschwendung von Geld für unnöthige und unrentable Bahnen, müsse auf den Hauptbahnen ein höherer Preis bezahlt werden, da die konkurrirenden Linien gezwungen seien, Zweigbahnen anzulegen, um den dazwischen liegenden Verkehr auf ihre eigene Hauptlinie zu bringen. Schon aus diesem Grunde sollte ein ausführlicher Plan festgelegt werden.

Da der Schluss der Session nahe bevorstand, war für die Untersuchung des Komitees nicht viel Zeit übrig, es wurden nur wenige Sachverständige (witnesses) berufen. Es ist daher auch nicht zu erkennen, was das Komitee zu den angeführten Beschlüssen bewogen haben könne; aus den Aussagen der Sachverständigen lässt sich kaum etwas dahin deutendes finden; ferner ergiebt sich auch aus dem Protokoll (Proceedings), dass einige der Beschlüsse, z. B. dass in Zukunft keine Zinsgarantie zu geben sei, bereits vor Vernehmung von Sachverständigen gefasst wurden; es war also wohl zum Theil mehr die Kenntniss englischer Verhältnisse, als wirkliche Prüfung derjenigen Victorias ausschlaggebend.

Auch hat es den Anschein, als ob die wichtige Frage der Verfassungsänderung, welche damals Victoria beschäftigte, das Interesse für andere Fragen in den Hintergrund drängte.

Was nun die Frage „Staatsbahnen oder Privatbahnen“ betrifft, so stehen sich die Aussagen der Sachverständigen schroff gegenüber. Auf der einen Seite wird behauptet, weder Hauptbahnen noch Zweigbahnen sollten von Privaten gebaut werden, die bestehenden Gesellschaften hätten nur den Bahnbau in Verruf gegebracht. Je eher dem System, den Bau Aktiengesellschaften zu überlassen, ein Ende gemacht würde, desto besser werde es für die Kolonie sein.

Auf der andern Seite wird die Ansicht vertreten, Privatgesellschaften sollten die Bahnen bauen, da sie den kontrahierenden Firmen in England bekannt seien, billiger Geld borgen und auch billiger und besser bauen und verwalten könnten; der Staat solle eine gewisse Aufsicht haben.

Ein Sachverständiger behauptet sogar, die Handelsgeschichte der ganzen Welt beweise, dass die Rüstigkeit, Thatkraft und Unternehmungslust von Aktiengesellschaften mehr zur Entwickelung der Hilfskräfte des Landes beitrügen, als die Thätigkeit der Regierungen [7]).

Am interessantesten sind die Aussagen des Sachverständigen *Richard Wooley*, der am ausführlichsten die Regierungsvorschläge beurtheilt.

Er erklärt sich für die Vorschläge im grossen und ganzen, will jedoch von einer Liquidation der Anleihe durch Ueberschüsse der Eisenbahnen nichts wissen; dies hiesse, von dem Reisenden der Gegenwart mehr fordern als Recht sei und mehr als nöthig

---

[7]) „In conclusion I would beg to state that I am decidedly convinced that works of that nature are much more cheaply constructed and better managed, and the resources of a country more fully developed by the vigor, activity and enterprise of public companies, than when carried on by Governments. — The whole commercial history of the world goes to prove the fact; and if we look at home, examples coroborative of my views spring up on every side, in such numbers, that one is more embarrassed by their profusion than reduced to any straits for illustration by their scarcity.“ — Ganz entgegengesetzte Ansichten sind folgende: „the efforts of some existing companies have only brought railways into contempt; and the sooner the system of delegating power to private companies is stopped the better it will be for the colony.“ — „I know well enough, years ago, that railway construction was considered the disgrace of England and the glory of France and I would therefore let the Government make the Railways here and manage them in the same way the Belgium Government does.“ Appendix C., q. 302, 431.

sei, um für die Nachkommen Eisenbahnen zu bauen; die Einnahmen sollten gerade so hoch sein, dass sie die Betriebskosten deckten, die Bahn und das Betriebsmaterial in durchaus betriebsfähigem Zustande erhielten und die Zinsen für das zum Bau verausgabte Geld zurückerstatteten.

Den Zweck der in Höhe von 100 000 Pf. St. vorgeschlagenen Steuer missverstehend, meint er, dass eine solche Steuer bedeute, die Reisenden billiger zu fahren, als gerecht sei.

Darauf aufmerksam gemacht, dass dieselbe nur als Zinsgarantie diene, bis die Bahnen selbst Erträge liefern, erklärt er sich damit einverstanden, hält es jedoch für richtiger, die Zinsen aus den verkauften Obligationen zu bezahlen und diese Gelder zu den Baukosten hinzuzurechnen.

Falls das Kapital abbezahlt werden solle, so solle es nur aus der Einnahme durch den Landverkauf geschehen. Auf diese Weise würden die Rechte der Gegenwart und Nachwelt gleichmässig gewahrt; man tausche dann nur Land für Eisenbahnen aus[8]).

Die Ansicht, dass die Hauptbahnen dem Staate gehören sollen, theilt er, geht jedoch noch weiter, indem er sowohl Haupt- wie Nebenbahnen in den Händen des Staates wissen will. —

Richard Wooley ist der einzige Sachverständige, der auf den Plan des Gouverneurs einging, und deshalb ist seine Kritik ausführlicher mitgetheilt worden; der Mangel jeglicher Erfahrung mit den Eisenbahnen verhinderte, dass schon jetzt planmässig wie es in den Absichten des Gouverneurs lag, vorgegangen wurde. Vielmehr zeigt sich in der ganzen Entwickelung wie gesagt, ein schrittweises Vorwärtstappen. Nur das Eine wurde von dem Plane der Regierung angenommen, die Vermessung des Landes in verschiedenen Richtungen für Eisenbahnzwecke. Die Vorschläge des Komitees wurden vom Legislative Council angenommen, und auf Grund dieser Resolutionen organisierte

---

[8]) q. 291, 292, 293, 296, 299.

die Regierung sofort eine Vermessungsabtheilung, welche sich mit Eifer an die Arbeit machte[9]).

Es stellte sich bei den Arbeiten heraus, dass entgegen der allgemeinen Annahme Victoria für Eisenbahnbauten höchst ungünstige Bodenverhältnisse aufwies.

Das Komitee des Jahres 1855 hatte vorgeschlagen, sich für die nächste Session vertagen zu dürfen. Als die Bahnfrage immer drängender wurde, insbesondere durch die Absichten des Ankaufs der M. A. Bahn, wurde auf Antrag des Colonial Secretary am 15. Januar 1856 ein neues Komitee eingesetzt „to take into consideration the proper manner in which Railways in this Colony shall be constructed and managed, with power to take evidence".

Es besteht aus vierzehn Personen und berichtet am 19. März. Ihm wird auch die Ankaufsbill der M. A. Bahn zur Begutachtung übergeben, wie wir bereits an anderer Stelle mitgetheilt haben; am 13. März berichtet es, dass der Ankauf beschlossen und die Linie Williamstown-Melbourne ohne Verzug vollendet werden solle.

Dies Komitee ist, wie schon aus dem Wortlaute des Zweckes desselben hervorgeht, im wesentlichen die Fortsetzung des der vorangegangenen Session.

In dem sehr ausführlichen Berichte spricht sich der Ausschuss zunächst lobend über den Eifer und die Thätigkeit der Beamten, die die Vermessungsarbeiten vorgenommen, Baupläne und Kostenanschläge angefertigt hätten, aus. Dann erklärt er es für die Aufgabe der Regierung, die Mittel für die Hauptbahnen aufzubringen und die Controle des Baues auszuüben, da Privatunternehmungen dazu in Victoria nicht im Stande wären.

Die Aufgabe ist also eine doppelte. Die Regierung soll

---

[9]) Die Vermessungen wurden vorgenommen im Mai, Juni und Juli 1855 von Melbourne nach Mount Macedon, im Crow Ranges, Geelong-Ballarat, im Dezember von Geelong und Melbourne nach Murray, eine Entfernung von 600 Meilen (als erste Linie wurde die Melbourne-Sunbury-Gisborne nach Mount Alexander vorgeschlagen); 1856 von Geelong nach Ballarat.

das Kapital für den Bau verschaffen und soll — das Komitee drückt sich unbestimmt aus, indem es das Wort „control“ gebraucht — die Controle des Baues haben.

Es empfiehlt, das Kapital auf folgende Weise zu verschaffen.

Es sollen von Zeit zu Zeit Obligationen (debentures) ausgegeben werden, die dem Staatseinkommen als Prioritätsobligationen zur Last fallen (forming a primary charge on the Public Revenues of the Colony).

Diese Obligationen sollen in Abschnitten von mindestens 25 Pf. St. ausgegeben werden, und 6 % Zinsen bringen, übertragbar und in 50 Jahren fällig sein; Kapital und Zinsen sollen nach Belieben des Inhabers (holder) in London oder Melbourne gezahlt werden; eine Zahl kleiner Abschnitte muss auf Verlangen in einen Grösseren umgewandelt werden.

Es wird der australischen Regierung empfohlen, sich mit dem „Imperial Government“ ohne Zeitverlust in Verbindung zu setzen, um zu erfahren, ob letzteres auf die Anleihe eine Garantie leisten wolle und falls so, unter welchen Bedingungen.

Durch die Legislative soll von vornherein die Gesammtsumme, die zur Ausführung des beschlossenen Eisenbahnsystems nöthig sei, bewilligt werden, während von Jahr zu Jahr durch Resolution der Assembly bestimmt werden soll, wieviel davon innerhalb eines Jahres erhoben werden darf. Soweit die Vorschläge über die Beschaffung des Kapitals.

Es soll die zweite Aufgabe der Regierung sein, den Bau der Bahnen zu überwachen.

Zu diesem Zwecke soll eine (nicht inkorporierte) Kommission auf Grund eines Gesetzes eingesetzt und ihr übertragen werden, den Bau zu leiten, dazu Kontrakte abzuschliessen auf Grund eines Konkurrenzausschreibens in Europa und der Kolonie; in einer Liste sollen auf Basis der Höhe der Löhne die Kontrakte festgesetzt sein und von Zeit zu Zeit darnach berichtigt werden; die Kontrakte sollen abgeschlossen werden für Sectionen der Bahn in einem Minimum von zehn Meilen, und alle Einzelheiten einbegreifen, z. B. Zäune, Gatter und Brücken, von letzteren jedoch nur die, welche weniger als 10000 Pf. St.

kosten; für den Unterbau (permanent way) und Ballast sollen besondere Kontrakte abgeschlossen werden; für Brücken über 10000 Pf. St., Viadukte, Stationen etc. sollen Separatkontrakte abgeschlossen werden.

Im ersten Jahre sollen mindestens 50 Meilen gebaut, Kontrakte für eine Million Pf. St. abgeschlossen und 5000 Arbeiter beschäftigt werden. In den folgenden Jahren soll die Proportion so sein, dass Schwankungen in den Arbeitslöhnen vermieden werden; die Unternehmer sollen baar bezahlt werden.

Zunächst sollen die Seehäfen mit denjenigen Punkten im Innern verbunden werden, an denen mit grösster Wahrscheinlichkeit die Bevölkerung sesshaft bleibt; und da wo nöthig erscheint, Zweigbahnen gebaut werden.

Darum sollen die Bahnen von Melbourne nach Mount Alexander und von da zum Murray River und von Geelong nach Ballarat gebaut werden, gleichzeitig, falls die Mittel es gestatten; die Bahn von Melbourne nach Williamstown solle sofort beendet werden und zur Basis dienen, von der aus die Hauptbahnen nach dem Innern ihren Ausgang nehmen sollen. —

Die Regierung soll während der Parlamentsferien die nötigen Vorbereitungen treffen, um schnell ans Werk gehen zu können, insbesondere einen Agenten nach London senden, um Erkundigungen wegen der Garantie der Britischen Regierung einzuholen, und der Bedingungen, unter denen Englische über grosse Kapitalien verfügende Bauunternehmer in Victoria Bahnen bauen wollten.

Auch aus diesem Berichte ersieht man, wie eine Klarheit über die Stellung der Regierung zu den Bahnen und den besten Weg zur Ausführung derselben in Victoria nicht vorhanden ist. Der Plan des Gouverneurs *Hotham* wird garnicht erwähnt, vermutlich infolge des Ende 1855 erfolgten plötzlichen Todes desselben, und es werden ganz neue Vorschläge gemacht. Ueber das Eine herrscht Gewissheit, dass die Regierung die Kapitalien zum Bau verschaffen muss, über das Wie jedoch herrscht noch eine grosse Unsicherheit. Eine Kommission soll den Bau leiten; was mit den Bahnen nach Vollendung des Baues geschehen solle, darüber ist nichts angedeutet. —

Doch lässt sich vermuthen, da zur selben Zeit das Ankaufsgesetz der M. A. Bahn erlassen wurde (19. Vict. No. 15. vom 18. März 1856) und diese Bahn zwei Kuratoren (trustees), dem Commissioner of Public Works und dem Surveyor-General übergeben wurde, dass man als selbstverständlich annahm, dass dieselben ebenfalls mit der Verwaltung der zukünftigen Bahnen betraut werden sollten.

Andererseits lässt sich annehmen, dass eine Entscheidung deshalb nicht getroffen wurde, weil im Verfassungsleben Victorias die durchgreifende Umgestaltung durch die Einführung des Responsible Government nahe bevorstand.

Das Ergebnis dieser Zeit lässt sich in folgenden Worten des Komitees zusammenfassen[10]):

„Ohne gegen die Ansicht ankämpfen zu wollen, die im allgemeinen richtig sein mag, dass der Bau grosser Werke wahrscheinlich ökonomischer von Privatunternehmungen als von der Regierung ausgeführt wird, zeigt die Erfahrung dieser Kolonien, dass die Bemühungen von Privatgesellschaften, verhältnismässig kleine Werke auszuführen, von keinem Erfolge begleitet gewesen sind.

„Das Komitee ist daher der Ansicht, dass die Regierung mit dem Versuche, die für den Bau der Haupteisenbahnlinien dieser Kolonie nöthigen Gelder zu beschaffen und der Kontrole des Baues derselben beauftragt werden solle". —

---

[10]) Without wishing to combat the opinion, which may be generally true, that the construction of large works is likely to be more economically carried on by private enterprise than by the Government, the experience of these Colonies shews that the efforts of private companies to carry out works of comparatively small magnitude, have been unattended by success. — Your Committee are therefore of opinion, that the Government should be entrusted with the task of raising the funds required to defray the cost of leading lines of Railway communication in this Colony and with the control of their construction.

Kapitel VI.

Die Untersuchung und Gesetzgebung des Jahres 1857.

I. Die Untersuchung des Jahres 1857.

Am 21. November des Jahres 1856 wurde das Parlament zum ersten Male unter der neuen Verfassung dem „Responsible Government“ eröffnet und traten zum ersten Male beide Häuser des Parlaments zur Berathung zusammen. In der Thronrede vom 25. November 1856, in welcher der Gouverneur *Edward Macarthur* die Wege der Regierungspolitik angiebt, spricht er, der Wichtigkeit des Gegenstandes angemessen, über die Kolonisation des Landes und die Massregeln, die geeignet seien, sie zu befördern. Nachdem er die Nothwendigkeit einer Gesetzgebung betont hatte, die den Verkauf und die Besitzergreifung von Kronländern regeln, fährt er wörtlich fort: Doch die besten Anordnungen über den Verkauf und die Besitzergreifung der dem Staate gehörigen Länder werden wenig zur Besiedelung des Innern beitragen ohne die Förderung von Staats-Werken, besonders Eisenbahnen und anderer Verkehrsmittel und der Ausdehnung von städtischen Verfassungen [1])

---

[1]) **But the best regulations for the sale and occupancy of the Public Lands will do little for the settlement of the inferior without the promotion of Public Works especially Railways and other means of communication and the extension of municipal institutions.**

Was nun die Eisenbahnen betreffe, so theilt er mit, dass entsprechend den Wünschen der früheren Legislatur die nöthigen Vorbereitungen getroffen, Vermessungen von der See nach dem Innern vollendet und die besten Routen festgestellt seien.

Er schliesst seine Ausführungen mit folgenden Worten: „Es sind auch Vorbereitungen getroffen worden, um ohne Zeitverlust diese bedeutenden Arbeiten kräftig in die Hand zu nehmen, sobald Sie die nöthigen Vollmachten gegeben haben. Zu diesem Zwecke werden Ihnen Massregeln unterbreitet werden, welche den Bau von Eisenbahnen in der sich mit Dauerhaftigkeit und vollkommener Sicherheit vertragenden ökonomischsten Weise sicherstellen[2])“

Das Parlament war kaum versammelt, als schon einer jener Parlamentarier auftrat, die gegen alles, was Regierung heisst, unüberwindliches Misstrauen hegen. Unter heftigen Anklagen gegen die Regierung, die stets Verachtung des Gesetzes gezeigt und ohne jede Berechtigung öffentliche Arbeiten ausgeführt und erst nachher um Erlaubnis für dieselben gefragt habe, in der Anstellung von Beamten willkürlich vorgegangen sei[3]), beantragt derselbe am 28. December 1856 die Resolution, dass bei der gewaltigen Bedeutung der Frage der „Internal Communication“ für die Kolonie die Regierung ohne Verzug volle Information in Bezug auf Eisenbahnen, sowohl die bereits von ihr unternommenen als auch die in Vorbereitung befindlichen zu geben habe.

Sie solle dabei detailliert über folgende Punkte Auskunft geben:

über die gesetzlichen Vollmachten zur Ausführung der Bahnen,

---

[2]) Preparations have also been made for vigorously prosecuting without loss of time these important works, so soon as you shall have conceded the necessary powers. For this purpose measures for securing the construction of Railways in the most economical manner consistent with durability and perfect safety will be submitted to you. —

[3]) Für das Amt des Sekretärs hatten sich 39 Bewerber gemeldet. Gewählt wurde, wie der Redner behauptet, jemand, der in der letzten Session seine Stimme verkauft hatte. Engineer-in-Chief wurde Mr. *Darbyshire*, da er dem Eisenbahndepartement persönlich bekannt war u. s. w. u. s. w.

über die Anstellung von Beamten und die Gründe dafür, über die vorangegangene Thätigkeit solcher Beamten, Gehälter und Arbeitszeit,

über die Pläne, Abteilungen, Kostenanschläge der vorgeschlagenen Bahnen, die verschiedenen Richtungen, die man geprüft habe und die Gründe, die zur Auswahl der gewählten Bahnen geführt haben,

die Kopie aller Konkurrenzausschreiben, Angebote, Kontrakte, eingegangener Verpflichtungen und Kopien der damit in Verbindung stehenden Korrespondenzen.

Die letzte Frage sei unter anderm gestellt, um zu verhindern, dass Unternehmer im Parlamente sässen; gegenwärtig sei dies der Fall. Ferner solle dafür Sorge getragen werden, dass nicht das teuere englische, sondern das billige amerikanische System des Bahnbaues angewandt werde.

Obwohl der Vertreter der Regierung erklärt hatte, der grösste Theil der Information sei in Vorbereitung, der Antragsteller ginge vor auf Vermuthungen und irrige Eindrücke hin, wird sein Antrag angenommen.

Damit nicht zufrieden, stellt er ausserdem am 9. December den Antrag, dass ein Komitee von 12 Mitgliedern eingesetzt werden solle, das die Frage des Eisenbahnbaues in seiner ganzen Tragweite (in all its bearings) betrachten, die Pläne und Voranschläge der Regierung prüfen solle.

Seine Ansicht geht dahin, dass eine Entscheidung getroffen werden solle, ob das englische teuere oder das amerikanische billige System angewandt und woher das Geld kommen solle.

Dieser Antrag geht jedoch nicht durch, nachdem der Regierungsvertreter seine Verwunderung über denselben ausgesprochen hatte. Er habe bereits mitgetheilt, dass die Information fertig gestellt sei und es sei nur im Drucke infolge der Ueberhäufung mit Geschäften Verzögerung eingetreten.

Der Gegenstand sei ja bereits zwei Mal von Komitees untersucht worden, jedoch es fehlte genügende Information; daher habe er in den Parlamentsferien sich bemüht, solche zu erhalten.

Er wolle sie bald geben und darauf Resolutionen gründen, die dann zur Prüfung einem Komitee übergeben werden sollen. Bevor man diese Mitteilungen habe, solle man sich nicht an ein bestimmtes System binden; das Englische sei übrigens seiner Ansicht nach das einzige, das sich schliesslich als das sparsamste herausstelle.

Wenige Tage später kommen die zugesagten Schriftstücke, datiert vom 15. November 1856.

Die sich auf Eisenbahnen beziehenden Regierungsgeschäfte standen unter der Leitung des Surveyor-General. Der damalige tüchtige Leiter derselben, *Andrew Clarke*, der auch den „Surveying Staff" organisiert hatte, ist es, der diesen an den Gouverneur gerichteten Bericht verfasst hatte und jetzt dem Parlamente vorlegte.

Derselbe giebt eine ausführliche Geschichte der Privatbahnen, sowie der Gesetzgebung bis zum Jahre 1856 und zieht daraus folgende Schlüsse. Da die Verkehrsmittel von der See nach dem Innern des Landes ungenügende und Eisenbahnen durchaus erforderlich seien, Privatunternehmungen aber den Bau nur unter zu verwerfenden Bedingungen machen würden, sei das Eintreten der Regierung nöthig.

Die Vermessungen hätten ergeben, dass infolge des physikalischen und geologischen Charakters des Landes der Bahnbau zwar schwierig und mit grossen Kosten verbunden sei, jedoch nicht so, dass die Vorteile des Baues dadurch aufgehoben würden; die nöthige Arbeiterzahl könne beschafft werden, ebenfalls das Kapital. Es sei Pflicht der Regierung, sobald als möglich mit diesen grossen nationalen Unternehmungen vorzugehen.

Bald darauf kündigt *Andrew Clarke* im Namen der Regierung Resolutionen an, die die Grundlage für die Gesetzgebung schaffen sollen. Diese kommen am 20. Februar 1857 zur Berathung.

Ihr Inhalt ist folgender:

Es sollen sofort 185 Meilen Eisenbahnen gebaut wer-

den[4]), und zwar die Bahn von Melbourne nach Castlemaine und Sandhurst[5]) und von Geelong nach Ballarat[6])

Während des Jahres 1857 sollen für die erste Linie 3400 Arbeiter, für die zweite 1600, im ganzen also 5000 Arbeiter an den Bauten beschäftigt werden.

Ferner soll im Jahre 1857 eine Anleihe von 1 500 000 Pf. St. erhoben werden, eine Million Pf. St. für die erste Bahn, 500 000 Pf. St. für die zweite. Es sollen fünfprozentige Obligationen in Höhe von mindestens 10 Pf. St., rückzahlbar innerhalb 20 bis 50 Jahren, ausgegeben werden, ferner zwei Jahr laufende Schatzscheine im Maximalbetrage von 250000 Pf. St., auf 100 Pf. St. lautend; dieselben sollen bei allen Staatskassen und Zollämtern (Treasuries and Custom Houses) Zahlungskraft haben.

In einer langen Rede begründet *Clarke* seine Anträge. Seine Ausführungen sind etwa folgende:

„Seitdem das Parlament unter der neuen Konstitution tagt, hat es drei der für eine junge Kolonie wichtigsten Fragen zur Diskussion gebracht, die Frage der Einwanderung, der Besitzergreifung des Staatslandes und jetzt schliesslich der Verbesserung der Verkehrsmittel der Kolonie.

Wenn nun auch unter gewissen Umständen diese Fragen ganz unabhängig von einander sind, so ist dies hier nicht der Fall, sondern diese drei wichtigen Fragen müssen im engen Zusammenhange mit einander betrachtet werden.

Jetzt soll jedoch die beabsichtigte Verbesserung der Verkehrsmittel ausschliesslich Gegenstand der Berathung sein.

S i n d E i s e n b a h n e n n ö t h i g u n d z w a r s o f o r t ? so lautet die erste zu beantwortende Frage.

Die Antwort darauf lautet, dass dieselben nicht nur wünschenswerth, sondern nothwendig sind und nicht erst jetzt,

---

4) Davon 110 Meilen eingleisig, 37½ Meile zweigleisig, wegen der nöthigen Ausweich- und Haltestellen.

5) 70 Meilen eingleisig, 24 zweigleisig.

6) 40 Meilen eingleisig, 13½ doppelgleisig. Doch sollen, wenn auch nur ein Geleise gelegt wird, für ein zweites Vorkehrungen getroffen werden.

sondern schon längst nothwendig gewesen sind[7]). Nach Feststellung der Nothwendigkeit des Baues lautet die zweite Frage: Wer soll die Bahnen bauen? Soll es der Staat thun oder Privatbahnen, ununterstützt oder unterstützt durch Landschenkung und Zinsgarantie?

Dem Haus ist das Misslingen der Privatgesellschaften in Victoria bekannt; jedoch davon abgesehen ergiebt ein Vergleich des Privatbahnsystems in England, des französischen Systems und des belgischen Staatsbahnsystems einen entschiedenen Vorzug des letzteren.

Was die Landschenkungen an Gesellschaften betrifft, braucht man nur auf Amerika zu blicken, wo eine enorme Verschwendung des Reichthums des Landes stattfindet, die zu scharfer Kritik herausfordert. „In its eager grasping after lands to build railroads, the State itself has overlooked its own vital interests" — schrieb kürzlich eine amerikanische Zeitung[8]).

Hat man sich für das Staassbahnsystem entschieden, so ist die nächste Frage, welche besonderen Bahnen zu bauen sind. Ich war für eine Centralstammlinie, stand aber mit dieser Ansicht in der Kolonie allein; doch auch die beiden dem Hause vorgeschlagenen Linien sind zu empfehlen. Manche wollen leicht gebaute Bahnen, doch ich glaube, die beste Oekonomie besteht darin, das beste Material zu benutzen und für Dauerhaftigkeit Sorge zu tragen[9]).

Kann die Kolonie sich Kapital verschaffen? kann sie Arbeitskräfte bekommen? lauten die folgenden Fragen.

Beide sind zu bejahen; auch Unternehmer giebt es im Lande selbst, der einzige Unterschied zwischen kolonialen und englischen Unternehmern besteht darin, dass letztere, wo sie nicht

[7]) Man solle bedenken, dass für eine 79 Meilen lange Chaussee 888538 Pfd. St., (11598 Pfd. St. pro Meile) ausgegeben wurden und die Erhaltungskosten 700—1000 Pfd. St. pro Jahr kosten, während die jährliche Einnahme 44241 Pfd. St. betrug, eine Andere 20 Meilen lange kostete 140000 Pfd. St. (7000 Pfd. St. pro Meile), mit 500 Pfd. St. pro Jahr Erhaltungskosten und 3502 Pfd. St. Einnahme.

[8]) New-York Tribune New-England territory, 28. Mai 1856.

[9]) „I believe the truest economy in undertaking these works is the using of the best material and taking steps to secure permanence."

einen klaren Profit von dreissig Prozent sehen, die Arbeiten nicht unternehmen werden.

Dass die Eisenbahnen für Victoria von grossem Nutzen sein werden, ist über alle Zweifel erhaben.

In der Frage der Verwaltung hat die Regierung das System der kanadischen Staatsverwaltung zum Muster genommen. Eine Trust oder Commission soll eingesetzt werden, die aus drei Mitgliedern der Regierung oder deren verantwortlichen Beamten und zwei unabhängigen Mitgliedern bestehen soll.

Nicht alle Bahnen sollen in den Händen der Regierung sein, nur die Hauptbahnen (Main Trunk Lines), so dass für Privatbahnen noch genug übrig bleibt.

Die Kommission darf nur vom Parlament beschlossene Bahnen bauen dürfen.

Die Angelegenheit hat uns die letzten fünf oder sechs Jahre ohne wesentlichen Fortschritt beschäftigt; ich hoffe, — so schliessen seine Ausführungen, — dass nach abermals fünf oder sechs Jahren wir uns nicht in derselben Lage wie gegenwärtig befinden."

Eine lange Debatte schliesst sich den Ausführungen *Clarke's* an, besonders über die Frage wer die Bahnen bauen solle. Die Anhänger der Staatsbahnen beriefen sich auf die traurigen Erfahrungen mit den Privatbahnen, auf die guten mit der Staatsverwaltung in den Postanstalten; die Gegner derselben auf die Erfahrungen mit der Staatsverwaltung in anderen Zweigen; z. B. der Strassen[10]).

Die Regierung habe bislang im Kleinen Fehler gemacht; wie werde es im Grossen sein?

Sie fürchten, dass die private Unternehmungslust gehemmt würde, dass ein centralisierendes Element im Staate geschaffen werde und endlich, dass die zu schaffende Behörde zu viel Macht besitzen werde.

Nach zweitägiger Debatte beschloss man, ein Komitee von 15 Mitgliedern durchs Loos zu wählen. Am folgenden Tage

---

[10]) Es sei „not management of roads but dismanagement", sagt ein Redner.

wurde von sieben Parlamentsmitgliedern Protest gegen dasselbe erhoben, da die Interessen Melbourne's vorherrschten und die der Goldfelder nicht vertreten seien; es wurde dem entgegengehalten, dass das Komitee durchs Loos gewählt sei und das Verlangen, noch drei Mitglieder zu wählen, abgelehnt.

Ueber ein halbes Jahr verging, ehe das Komitee Bericht erstattete.

Mehr als 3000 Fragen, die sich auf die verschiedenen oben angeführten Punkte beziehen, wurden an die Sachverständigen gerichtet. Wieder stehen sich in Betreff der Frage: Wer soll die Bahnen bauen? die Ansichten gegenüber; auf der einen Seite wird der Regierung empfohlen, die Arbeit selbst zu unternehmen, auf der anderen verlangt, dass sie dieselben den Privatunternehmungen überlassen solle.

„Wir mögen zwar oft“ — so heisst es auf der einen Seite — „die Mängel in der Regierungsverwaltung beklagen, obwohl die Kolonie Ueberfluss hat an Intelligenz und Geschäftskenntniss, trotzdem können Aktiengesellschaften in dem Streite um den Vorrang in geschäftlicher Unbescholtenheit oder Gewandtheit nicht über die Unbescholtenheit und Geschicklichkeit der Regierung den Sieg davon tragen, trotz des weiten Feldes ihrer Verwaltung von Banken, Eisenbahnen u. s. w.[11])“.

Diesem gegenüber steht das Urteil, dass Aktiengesellschaften (joint stock companies) die besten Frachtführer (carriers) seien, sonst hätten die Engländer und Amerikaner schon längst die Bahnen den Regierungen übergeben.

„Es ist wider den Englisch-Amerikanischen Geist — sagt ein Redner — der Regierung Einmischung in Geschäftsunternehmungen wie Eisenbahnen u. s. w. zu gestatten, und findet solches statt, so murren die Leute beständig über die Regierung. Ich glaube, dass die einzige Art und Weise, wie sich eine Regierung

[11]) We may often deplore the deficiency of departmental administration under the Government. although the Colony abounds in intelligence and business power; yet it we take the experience of the mother-country, joint stock companies give no triumph in the superiority of commercial integrity or adroitness over the integrity and skill of the Government, nothwithstanding their vast field of administration in banks, railways etc. (q. 2555).

in solche Unternehmungen einmischen soll, die ist, für die Beschaffung des Geldes Beistand zu leisten, für den Schutz der Reisenden Sorge zu tragen; durch Ueberwachung der Buchführung Betrug zu verhindern, und zu sehen, dass vor Verteilung einer Dividende die Zinsen für die mit Beistand des Staates geborgten Gelder gezahlt werden[12])".

Die Ergebnisse der Untersuchungen des Komitees sind folgende:

Unter den gegebenen Verhältnissen muss der Staat mit Notwendigkeit die Hauptbahnen ausführen; die physikalischen Schwierigkeiten erfordern grosse Ausgaben und es ist rathsam, die Bahnen solide zu bauen, für einen starken Verkehr ausreichend und für eine Geschwindigkeit der Personenzüge von mindestens zwanzig Meilen pro Stunde berechnet.

Es soll die See mit den hauptsächlichsten und beständigsten Sitzen der Bevölkerung verbunden werden; zuerst soll daher eine Bahn von Melbourne nach Sandhurst, mit einer Zweigbahn von Harcourt nach Castlemaine gebaut werden, um von da nach dem Murray River ausgedehnt zu werden, ausserdem eine Bahn von Geelong nach Ballarat; es sollen der Gefahr wegen zwei Geleise gelegt werden. —

Es seien genug Arbeiter in der Kolonie; es solle ein Verding für beide Bahnen zusammen in ganzer Länge, jede einzeln und jede in einzelnen Sectionen stattfinden; über die Bezahlung in Baar oder Obligationen, Depositen der Unternehmer u. s. w. Bestimmungen getroffen werden. —

Das Kapital in Höhe von sechs Millionen soll erhoben werden, indem sechsprozentige Obligationen für 25 Jahre ausgegeben werden. Vier Mal im Jahre soll über Ausgabe und Einnahme

---

12) „It is contrary to the spirit of the Anglo-Americans to have Government interfering with them in commercial enterprises, such as railways etc.; and when such takes place the people are continually grumbling at the Government. — I believe that the only way Government should interfere in such undertakings is to lend its aid for the purpose of borrowing money, to see that every reasonable protection is afforded to the travelling public, to supervise the accounts in such a manner as to prevent fraud, and to see that the interest upon the money borrowed by State aid is paid before any dividend is declared" (q. 3187).

Rechnung gelegt werden. Die gesammten Revenuen[13]) sollen für Rückzahlung der geliehenen Gelder haften.

Ueber die Frage der Verwaltung war die Majorität des Komitees der Ansicht, dass die Bahnen einem Amt, bestehend aus dem verantwortlichen Minister des Eisenbahn-Departements (Responsible Minister of Department), Commissioner of Public Works, Surveyor-General und zwei besoldeten Mitgliedern (two paid members) übergeben werden solle, dem sogenannten „Board of Works“; die Minorität war dafür, dass sie einem besonderen Departement anvertraut sein solle.

Unter Verwaltung versteht das Komitee nur die Leitung des Baues; nach Vollendung des Baues sollen die Bahnen nicht in den Händen der Regierung bleiben.

Vergleicht man die Beschlüsse des Komitees mit den Resolutionen *Clarke's,* so erkennt man, dass die Frage: ob Staatsbahn oder Privatbahn? zwar in seinem Sinne beantwortet wurde, jedoch mit wesentlich anderen Gründen. Während er das Staatsbahnsystem für das beste System hält, zeigt das Komitee in seinen Ausführungen, besonders in den einleitenden und schliessenden Worten, dass es für Staatsbahnen nur wegen der Zwangslage, in der man sich befinde, eintritt. Sobald daher die Regierungshilfe nicht mehr nöthig, also sobald der Bau vollendet sei, sollen die Bahnen den Händen der Regierung entzogen werden. Die im Sinne der Regierung vorgeschlagene Verwaltungsbehörde soll also nur den Bau der Bahnen leiten.

Abgeändert sind endlich die Vorschläge inbetreff des Weges der Bahnen. Wenn man nach den Gründen dieser Aenderung fragt, so wird man auf eine Erscheinung hingewiesen, die sich sofort bemerkbar machte, als der Gedanke auftauchte, der Staat solle die Bahnen bauen, nämlich dass das Bestreben, das Staatswohl selbstischen Interessen unterzuordnen, im Staatsbahnsystem ein geeignetes Feld der Wirksamkeit fand.

Von Anbeginn des Eisenbahnbaues bis auf den heutigen Tag hat daher in der Geschichte der Eisenbahngesetzgebung

---

[13]) Die sogenannte Consolidated Revenue. Constitution Act § 44.

Victorias die Sucht der einzelnen Teile der Kolonie, Eisenbahnen zu erhalten, gleichviel ob sie der Gesammtheit nützlich sein würden oder nicht, eine wichtige Rolle gespielt.

Andrew Clarke sah diese Gefahr voraus; deshalb empfiehlt er in seinem Berichte vom 15. November 1856, dafür Vorsorge zu treffen, dass nur diejenigen Bahnen ausgesucht werden sollten, die der Gesammtheit nützen, nicht solche, die bloss Sonderinteressen dienten.

Unheilvolle Folgen würde eine Vernachlässigung dieser Massregel mit sich bringen „assuredly cause much embarassement and mischief“. Mit folgenden Worten weist er auf die schon beginnenden Bestrebungen der Selbstsucht hin:

„Ich spiele an auf den Druck, der von den Bewohnern einzelner Ortschaften ausgeübt wird, die Annahme einer Wegerichtung der in Erwägung gezogenen Eisenbahnen durchzusetzen, die nicht etwa die am leichtesten ausführbare ist und dem Allgemeinbedürfniss am besten dient, sondern nur denjenigen Theilen des Landes Nutzen bringt, wo sie ein persönliches Interesse haben[14])“.

Je näher der Zeitpunkt rückte, wo endgültig über die Wahl des Weges entschieden werden sollte, desto lauter erhob sich die Stimme der Interessen; wir haben schon als ein Symptom dafür erwähnt, dass, obwohl das Komitee durchs Loos gewählt wurde, ein Protest der Vertreter der Goldfelder sich erhob, dass im Komitee die Interessen Melbournes vorherrschten; konnten wir schon hier gewisse Interessenkämpfe vermuten, so zeigt sich das Bestreben, auf die Wahl des Weges Einfluss zu haben, deutlicher in den von Anfang der Session an und in wachsender Zahl während derselben dem Parlamente eingereichten Petitionen, und den an die Minister abgesandten Deputationen.

Am 25. August begann die Debatte über diesen Bericht des Komitees; dieselbe zog sich bis zum 16. September hin.

---

[14]) I allude to the pressure brought to bear by the inhabitants of particular localities to obtain the adoption of routes for the contemplated lines, not the most easy or the best adopted for general necessities, but benefitting alone those parts of the country in which they are themselves interested.

Die aus derselben hervorgegangenen Resolutionen sind folgende:

Uebereinstimmend mit dem Komitee wird zunächst die Ansicht ausgesprochen, dass unter den gegebenen Verhältnissen der Staat die Hauptbahnen bauen und dass der Bau ein solider sein müsse.

Dagegen ist das Parlament anderer Ansicht über die Route; zwar entscheidet es sich auch für die Bahn Geelong-Ballarat, aber wünscht, dass die Bahn zum Murray über Castlemaine geht. —

Es ist ferner dafür, dass vorläufig nur ein Geleise gelegt werden solle, jedoch mit Vorkehrungen für ein zweites. Ueber den Verding ist es mit dem Komitee einverstanden, und setzt als Zeit der Vollendung des Baues vier Jahre, vom 1. Januar 1858 ab gerechnet, fest.

Ueber die Anleihe ist es derselben Meinung, jedoch soll die Höhe derselben acht Millionen betragen, sieben Millionen in Abschnitten von 100 Pf. St. in London zahlbar, eine Million in Abschnitten von 25 Pf. St. in Melbourne.

Für Zahlung der Anleihe soll die Consolidated Revenue haften. Falls die Bauunternehmer nicht selbst die Obligationen aufnehmen wollen, sollen mit Banken in England Verhandlungen wegen Aufnahme der Anleihe stattfinden.

Vierteljährlich habe eine detaillierte Rechnungslegung über Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen stattzufinden.

Beauftragt mit dem Bau wird die Behörde des „Board of Land and Works“, die gebildet werden soll aus dem verantwortlichen Minister des Departements, dem Commissioner of Public Works, Surveyor-General und zwei bezahlten Mitgliedern, welche betitelt werden „the Commissioner of Railways und the Commissioner of Roads“.

Während alle diese Resolutionen nach mehr oder weniger heftiger Debatte beschlossen wurden, wurde ohne Diskussion der Schlusssatz angenommen, dass nach Vollendung des Baues die Bahnen nicht in Händen der Regierung bleiben sollen. Es sollen zur Ausführung dieser Beschlüsse Bills gebracht werden.

Die Annahme dieser Resolutionen bildet den ersten entscheidenden Schritt in der Eisenbahngesetzgebung Victorias.

Fassen wir daher die Geschehnisse bis zu dieser Beschlussfassung kurz zusammen:

Zunächst sehen wir das reine Privatbahnsystem herrschend; die Erfahrungen mit demselben führen zur Frage des Eingreifens des Staates; nach einer kurzen Periode des Schwankens und der Unsicherheit, was zu thun sei, wird als nothwendig behauptet, dass der Staat die Hauptbahnen des Landes selbst baue; es wird die Organisation einer Behörde verlangt, die den Bau leiten soll, dagegen wird der Beschluss gefasst, dass die im Betrieb befindlichen Bahnen nicht von der Regierung verwaltet werden sollen. Der erste und der letzte Satz der Resolutionen sind es, in denen diese Grundsätze festgelegt werden; der Wortlaut derselben ist der Folgende:

„Das Komitee ist der Ansicht, dass unter den gegebenen Verhältnissen der Staat nothwendiger Weise mit dem Baue der Haupteisenbahnlinien betraut werden müsse. Die Verwaltung und der Betrieb der fertiggestellten Bahnen darf nicht in den Händen der Regierung bleiben[15]“.

II. Die Gesetzgebung des Jahres 1857.

Auf Grund der Beschlüsse vom 17. September 1857 brachte die Regierung am 22. September folgende Bills: „An Act to authorize the construction of a Main Trunk Line of Railway from Melbourne to the Murray River and from Geelong to Melbourne (Main Trunk Line Bill, 21 Vict. Nr. 35).

An Act to authorize the raising of Moneys for the construction of certain Railways (Railway Loan Bill, 21 Vict. Nr. 36).

---

[15] Cl. 1: „The C. are of opinion that under the present circumstances of the country the State must necessarily be entrusted with the formation of the main lines of railways.“ — Cl. 18: „The management and working of the lines of railways after completion ought not to remain in the hands of the Government.

„An Act to regulate the construction and management of Railways (Railway Construction Bill. 21 Vict. Nr. 38).

Aus eigener Initiative hatte sie bereits am 28. August eine Bill gebracht, die als An Act to establish a Board of Land and Works (21 Vict. No. 31) angenommen wird und die Schaffung der oben erwähnten Behörde beschliesst.

Entsprechend den Resolutionen des Parlaments war der Inhalt der Bills.

Als die Loan Bill dem Legislative Council zur Beratung vorgelegt wurde, setzte derselbe am 8. Oktober ein Select Committee von 12 Parlamentsmitgliedern ein. Diesem wurden dann auch die beiden anderen Bills übergeben. Schon am 10. Oktober wurde die Loan Bill in dritter Lesung angenommen und erhielt am 24. November Sanktion.

Die Railway Construction Bill war sehr umfangreich und enthielt in 350 Klauseln Vorschriften über den Bau und die Verwaltung von Staatsbahnen, sowie neuer Privatbahnen, ferner Massregeln in betreff der bestehenden Bahnen. Da jedoch die Session ihrem Ende nahte, wurde die Bill am 1. Oktober zurückgezogen und eine zweite kurze Bill substituirt, die nur das Nötigste enthielt, um mit dem Bau der beschlossenen Bahnen vorgehen zu können, also Expropriationsrechte gab, Vorschriften über Kompensation u. s. w. ertheilte.

Zugleich mit der zweiten Bill wurde eine Railway Supervision Bill gebracht, um über die bestehenden Bahnen Aufsicht ausüben zu können. Diese Bill war hauptsächlich, wie wir an anderer Stelle erwähnt haben, gegen die G. M. Gesellschaft gerichtet.

Man müsse die Gesellschaft zwingen, Geld auszugeben und anständig zu werden („to become decent“), nur so könne die Gefahr für das Publikum verhindert werden, sagt der Regierungsvertreter. —

Die Bill enthält demgemäss Vorschriften über die Vornahme von Reparaturen, die Fahrgeschwindigkeit, insbesondere bei Kreuzungspunkten u. s. w.

Bei der Berathung dieser Bill stossen die Gegensätze heftig

aufeinander; auf der einen Seite stehen die Anhänger der Regierung, die mit scharfen Worten das Verhalten der Privatbahnen, insbesondere der G. M. Gesellschaft angreifen, auf der andern deren Verteidiger; nur Wenige nehmen einen vermittelnden Standpunkt ein.

Die gegen die Gesellschaft erhobenen Anklagen seien durch nichts bewiesen — so sagen die Anhänger der Bahn — die Gesellschaft verstehe besser ihre eigenen Interessen wahrzunehmen, als der Staat, und im eigenen Interesse der Bahn läge ja die Sicherheit des Publikums; die Bill enthalte ein für Aktionäre höchst schädliches Prinzip; man dürfe nicht die Gesellschaft, die so viel für das Land gethan habe, der Gnade maliziöser Beamter überlassen; durch dieses Gesetz werde verhindert werden, dass private Unternehmer in Zukunft Eisenbahnen bauen; man solle sich vor überstürzter Gesetzgebung hüten.

Jener Abgeordnete, den wir oben als Gegner jeder Regierung erwähnten, hat einen eigentümlichen Standpunkt in dieser Frage. Er giebt zu, dass das Verhalten der Direktoren der G. M. Bahn zu tadeln sei („they acted in a grossly improper manner") ist jedoch gegen die Vorlage, da sie der Regierung zu viel Macht in die Hand gebe. Darauf erwidern Andere, es sei ja nur dieselbe Macht, welche die englische Regierung jeder Bahn gegenüber besitze.

Hören wir nun die Stimmen der Gegner der Gesellschaft: Es sei jedermann in ganz Melbourne bekannt, dass man auf der Bahn nicht ohne Lebensgefahr fahren könne, das Leben von Menschen sei doch wohl wichtiger, als Interessen der Aktionäre; wenn behauptet werde, dass die Direktoren ihren eigenen Vorteil am besten kennten, so widersprächen dem die thatsächlichen Verhältnisse, da die Bahn in höchst gefährlichem Zustande sei; wolle man warten, bis die Aktionäre und Direktoren das Gesetz billigten, könne man ewig warten; es müsse sofort etwas geschehen.

So z. B. „drückten" sich — wie es hiess[16]) — die Direktoren der St. Kilda Bahn, eine Brücke zu bauen, die sie an-

[16]) „They *quibble*".

ständiger Weise zu bauen verpflichtet wären; wenn in Victoria auf der Bahn jemand ums Leben komme, so würde höchstens ein milder Urteilsspruch gegen die Direktoren erfolgen; es müssten darum durch Gesetz die Interessen der Gesammtheit gewahrt werden.

Zum Schlusse der Debatte teilt die Regierung mit, sie würde, falls die Bill nicht durchginge, sich sofort an den obersten Gerichtshof (Supreme Court) wenden, um dem Betrieb der G. M. Bahn ein Ende zu machen. —

Als die Anhänger der Bahn sahen, dass die Regierung in der Majorität ist, verlassen sie das Haus, um Beschlussunfähigkeit herbeizuführen; es hilft ihnen jedoch nichts und die Bill geht in zweiter Lesung durch.

Eine Petition der G. M. Bahn und M. H. Bahn, vor dem Hause gehört zu werden, wird abgelehnt und die Bill geht in dritter Lesung durch, in der Legislative Assembly am 17. November, im Legislative Council am 19. November.

Das Gesetz bestimmt folgendes:

Dem Board of Land and Works wird das Recht eingeräumt, zu jeder beliebigen, aber angemessenen („reasonable“) Zeit, die Bahnen durch von ihm eingesetzte Inspektoren untersuchen zu lassen, Vorlegung von Plänen, Büchern und anderen Dokumenten fordern zu dürfen.

Einen Monat vor Eröffnung der Bahn oder eines Teils derselben ist dem Board Anzeige zu erstatten, Versäumnis der Anzeige wird mit 50 Pf. St. pro Tag bestraft (cl. 2, 3).

Findet in der nun folgenden Inspektion der Beamte, dass die Eröffnung derselben gefahrvoll sei, so hat die Gesellschaft bei Strafe von 100 Pf. St. auf die Erlaubnis des Board zu warten; jedoch nur, falls ihr eine Kopie des Inspektionsberichts zugestellt wird (cl. 4).

Falls während des Betriebes einer Bahn der Inspektor den Betrieb der Bahn für gefährlich hält, hat er an den obersten Gerichtshof (Supreme Court) zu petitioniren, welcher die Gesellschaft anweist, den Verkehr zu unterbrechen oder die Fahrgeschwindigkeit zu verringern, bis das Verlangte nachgeholt

wird; spätestens vier Tage nach Empfang dieser Anweisung und beigesandter Kopie des Inspektionsberichts hat die Bahn den Anweisungen Folge zu leisten (cl. 5, 6).

In den weiteren Paragraphen wird bestimmt, dass über den Gebrauch von Signalen Anordnung vom Board getroffen und die Kontrolle derselben von ihm augeübt werden solle. (cl. 7).

Bei Unglücksfällen ist spätestens 48 Stunden nachher Anzeige zu machen bei Strafe von 20 Pf. St. pro Tag (cl. 8); ferner enthält das Gesetz Vorkehrungen für den Fall des Kreuzens von Strassen auf demselben Niveau (cl. 14, 16) und andere Bestimmungen für die Sicherheit des Publikums. —

Wenn man bedenkt, dass das Gesetz im wesentlichen eine Kopie des englischen Gesetzes vom 30. Juli 1842 ist (5 u. 6 Vict. cap. 55), „An Act for the better regulation of railways, etc.“ so kann man daraus den Schluss ziehen, dass ein Grund zur Entrüstung nur für eine Gesellschaft vorhanden sein konnte, die sich bewusst war, ihre Pflichten für die Sicherheit des Publikums nicht erfüllt zu haben. —

Es bleibt uns nun noch übrig, die Main Trunk Line Bill und deren Schicksale kennen zu lernen.

In der Legislative Assembly waren die Ansichten, ob die Bahnen besonderen Kommissären oder dem Board of Land and Works anvertraut werden sollten, geteilt; letzteres wurde jedoch angenommen.

Wie zu erwarten stand, wurden eine grosse Anzahl Petitionen eingereicht über die Wege der Bahnen; sie wurden alle dem Ausschusse übergeben, welcher vom Council ursprünglich zur Beratung der Loan Bill eingesetzt war. Die Aussagen der Sachverständigen sind nicht von besonderem Interesse. Der am 27. Oktober erstattete Bericht geht davon aus, dass Eisenbahnen von den Seehäfen nach den Goldfeldern nötig seien, dass unter den gegebenen Verhältnissen die Regierung den Bau selbst unternehmen müsse, ein Präcedenzfall läge im Bau von Bahnen durch die belgische Regierung vor.

Das Komitee entscheidet sich für die von der Regierung vorgeschlagenen Linien, jedoch dafür, dass gegenwärtig nur mit

einer einzigen Bahn angefangen werden solle, der Bahn Melbourne-Williamstown nach Gisborne via Sunbury, die in etwa zwölf Monaten gebaut werden könne, zu einem Preise von 400 000 Pf. St. Das Geld könne nach Aussage des Treasurer in der Kolonie erhoben werden; man sei dadurch nicht in einer Notlage, und könne die günstigste Gelegenheit für Anleihe und Kontrakte abpassen.

Die Bahnen sollten höchst solide ausgeführt werden, eben so gut, wie die besten englischen Bahnen; um Unglück zu verhindern, sollen zwei Gleise gelegt werden.

Es wäre vortheilhaft, wenn der Inhaber der Schuldverschreibungen (debentures) wählen könne, ob er in London oder Melbourne das Kapital zahle resp. Zinsen erhalte.

Es wäre ferner besser, ausser der General Revenue auch die Bahn selbst und die Betriebsmittel als Sicherheit zu stellen, umsomehr als die Regierung selbst so mit der G. M. Bahn gethan habe.

Die Anleihe solle nicht unter pari begeben werden, vielleicht würde sie sogar mit Prämie verkauft werden können. Es wäre bei einer früheren Anleihe, der sechsprozentigen sog. Gabrielli-Anleihe ein ungebührlicher Discont gewährt worden.

Es sollte bei allen Kontrakten öffentliche Submission stattfinden und das niedrigste Angebot acceptirt werden.

Die Liquidation solle stattfinden, ohne dass es die General Revenue zu sehr belaste; die Ueberschüsse der Einnahme sollten als „sinking fund“ benutzt werden zur Rückzahlung entweder von Eisenbahnobligationen (cl. 9 der Loan Act) oder anderer Staatsobligationen.

Die Fahrpreise sollten sein 1 *s* per ton per mile für Güter und 8 *d* per mile für Passagiere; dieses sei zwar bedeutend höher, als in andern Ländern, doch den Umständen der Kolonie angemessen; doch solle die Regierung das Recht haben, einen Tarif zu machen, zu ändern und aufzuheben.

Für das Eisenbahnpersonal sei die jährliche Ausgabe 50 000 Pf. St., der Ausschuss hofft, dass dieselbe bald geringer wird; so lange die Vermessungsabtheilung noch besteht, sollen

Vermessungen von Ballarat nach dem Westen gemacht werden, um die besten Linien für die Häfen von Warrnambool, Belfast und Portland zu bekommen.

Die Auslagen der Vermessung würden mehr wie gedeckt durch den erhöhten Wert des Landes beim Verkauf, der durch die Kenntnis, dass es an einer zukünftigen Eisenbahnlinie liege, herbeigeführt werde.

Am 27. Oktober wurde der Bericht im Legislative Council gelesen und zur Diskussion gestellt.

Die Frage, ob man Bahnen bauen solle, und zwar sofort, wurde nur gestreift; denn wenn auch ein Redner trotz der Behauptung: „nur ein excentrisches Parlamentsmitglied könne der Ansicht sein, man solle jetzt nicht bauen", dennoch behauptete, der Bau sei verfrüht, die Bahnen würden noch Jahre lang nichts einbringen, so stand er doch mit seiner Ansicht allein da.

Die Frage dagegen: ob Staats- oder Privatbahnen? wurde eingehender behandelt.

Die Anhänger der Staatsbahnen beriefen sich auf die Erfahrungen in Belgien einerseits, in Victoria andererseits. Die G. M. Bahn z. B. müsse vollkommen umgebaut werden, um betriebsfähig zu sein. Die Fähigkeiten von Privatgesellschaften seien von Vielen überschätzt worden, doch haben die gemachten Erfahrungen den Kolonisten eine Lehre gegeben.

„Ich bin davon überzeugt," — sagt ein Redner — „dass Eisenbahnen in Victoria stets nur als grosse nationale Unternehmungen gebaut werden können" u. s. w.[17]).

Gegen die Staatsbahnen wird angeführt, dass die Kolonie durch sie ein Heer von Beamten bekommen würde („an array of officials") und damit Begünstigung von Stellenjägern und Unternehmern und andere Uebel folgen würden[18]).

Die Bahnen in Belgien gediehen, nicht weil sie, sondern

---

[17]) I am convinced of this that if railways are ever constructed in Victoria, it can only be as a great national undertaking, and that we must devote the whole of our energies in order to carry out the great sheme of internal communication.

[18]) „Patronage and jobbery".

trotzdem sie dem Staate gehörten, infolge der Dichtigkeit der Bevölkerung.

Wichtiger als diese Frage aber schien dem Council die Frage nach der Route. Zwar meinte ein Redner, es sei gleichgültig wohin die erste Bahn ginge, denn es sei sicher, dass in den nächsten zehn oder zwanzig Jahren ein die ganze Kolonie umspannendes Netzwerk von Bahnen vorhanden sein würde, jedoch im allgemeinen wurde die Entscheidung dieser Frage doch für wichtiger gehalten. Ueber die Bahn nach dem Murray River herrschte Einigkeit, nicht so über die andere.

Die einen behaupteten, Geelong verlange von der Regierung zu viel; andere meinten, ihre eigenen Distrikte seien übersehen; in der Abstimmung, vor welcher ein Mitglied ausrief: Hie Geelong! Hie die Kolonie! wurde jedoch die Bahn von Geelong nach Ballarat bewilligt.

Die Frage der Anleihe wird ebenfalls erörtert, im allgemeinen ist man mit dem Regierungsvorschlage einverstanden; von einer Seite wird verlangt, die Obligationen sollten statt in Abschnitten von 100 Pf. St. in solchen von 10 Pf. St. ausgegeben werden, damit die Anleihe den Unbemittelten zu Gute komme: „The poor man his own banker“.

Am 10. November ging die Bill in dritter Lesung durch. Sie bestimmt in einigen wenigen Paragraphen, dass eine Bahn von Melbourne nach dem Murray River und eine Bahn von Geelong nach Ballarat gebaut werden solle und zwar eingleisig, doch so, dass für Anlegung eines zweiten Gleises Vorsorge getroffen werde; die Verbindung der Bahn von Geelong nach Ballarat mit der Bahn von Geelong nach Melbourne soll unter Aufsicht und Controlle des Ingenieurs der G. M. Gesellschaft gemacht werden.

War durch das Ankaufsgesetz der M. A. Bahn resp. des Zweiges derselben Melbourne-Williamstown die Wurzel für ein künftiges Staatsbahnsystem, so wird durch dieses Gesetz die „sog. Main Trunk Line Act“, der Stamm geschaffen.

Mit der Gesetzgebung des Jahres 1857 hat daher die Eisenbahnpolitik Victorias eine wichtige Wendung genommen.

In der Schlussrede nimmt der Gouverneur in folgenden Worten auf die Gesetzgebung der Session Bezug: Die Gesetze, die die Regierung befähigen, den Bau von Eisenbahnen sofort zu beginnen, werden sich als höchst segensreich erweisen, nicht nur durch die zukünftigen letzten Folgen der Erhöhung des Wertes der Kronländer und der wesentlichen Erleichterung der Last, welche der Mangel billiger und schneller Verkehrsmittel den produktiven Klassen des Gemeinwesens auferlegte, besonders der Bevölkerung der Goldfelder, sondern auch durch die Beschäftigung, welche der grossen Menge gegenwärtig in die Kolonie einströmender und etwa in Zukunft ankommender Einwanderer gegeben wird [19]).

---

[19]) The Acts for enabling the Government to undertake at once the construction of Railways will prove most beneficial, not only in the ultimate effect they must have in enhancing the value of the public property and in materially diminishing the burthen which the want of cheap and rapid means of internal communication has imposed on the productive classes of the community, particularly of that portion of it resident on the Gold Fields, but in affording employment to the large number of immigrants who are now landing in the Colony and to those who may hereafter arrive. —

Kapitel VII.

Die ersten Erfahrungen mit der Staatsbahnverwaltung während des Baues der „Main Trunk Lines“. 1857—1863.

Die Gesetzgebung des Jahres 1857 hatte der Regierung eine Reihe neuer Thätigkeiten zugewiesen. Was dem Privatunternehmertum nicht gelungen war, Eisenbahnen für die Hauptverkehrsrichtungen zu schaffen, sollte sie jetzt unternehmen.

Darum hatte sie nach verschiedenen Richtungen hin thätig zu sein; sie hatte dafür zu sorgen, dass sie zu den möglichst günstigen Bedingungen das für den Bau nötige Kapital geliehen erhielt; sie hatte Kontrakte für den Bau abzuschliessen und die richtige Ausführung zu überwachen; sie hatte für die Anfertigung respektive Einfuhr von Betriebsmaterial zu sorgen; sie hatte schliesslich den Betrieb auf den einzelnen Teilen der Bahnen nach Fertigstellung derselben zu leiten bis zu der Beendigung des ganzen Baues; dazu kam die Fortführung der schon vorher betriebenen Vermessungsarbeiten, um für weitere gesetzgeberische Aufgaben gerüstet zu sein; kurz, es war eine Reihe von wichtigen, verantwortungsreichen Arbeiten, die der Regierung zugewiesen wurden, und es ist zu untersuchen, wie dieselben von ihr geleistet wurden.

War die Regierung fähig die gestellte Aufgabe zu lösen? Diese Frage ist zu beantworten.

Das Parlament hatte gewünscht, dass die Bahnen innerhalb vier Jahren fertiggestellt würden; im April 1862 war die Bahn von Geelong nach Ballarat, 53 $^1/_2$ Meile lang, im September 1864 die Bahn zum Murray River (Melbourne-Echuca) 156 Meilen lang, beendet; und fast schien es so, als ob innerhalb dieser Frist die obige Frage beantwortet sei. Und zwar im Sinne derer, die bei Beratung der Gesetzesvorschläge ausgerufen hatten: Die Regierung hat bislang im Kleinen Fehler gemacht, wie wird es erst im Grossen sein?

Je schneller die Bahnen der Regierung aus Händen genommen werden, desto besser! so hiess es am Ablaufe dieser Periode allgemein, ja so erklärte die Regierung selbst. Die Bahnen müssen an Private verpachtet werden, das hielt man nach den Erfahrungen der vorangegangenen Jahre für geboten, um aus dem werthvollen Besitze von Eisenbahnen den ergiebigsten Nutzen ziehen zu können.

Ehe wir auf diese Erfahrungen des näheren eingehen, indem wir die gesammte Thätigkeit der Regierung nach den oben angeführten Richtungen etwas näher ins Auge fassen, ist es zuerst geboten, die Organisation kennen zu lernen, die sie zur Erfüllung ihrer Aufgaben geschaffen hatte.

An der Spitze der gesammten Eisenbahnverwaltung steht das durch die Gesetzgebung des Jahres 1857 (21 Vict. Act. 31) geschaffene Amt des Board of Land aud Works, welchem die Vollmachten der Trustees der M. A. Bahn, des Surveyor-General und Commissioner of PublicWorks gegeben wurden.

Es bestand, wie oben erwähnt, aus drei bis fünf Mitgliedern, dem verantwortlichen Minister des Departements, dem Commissioner of Public Works, Surveyor-General und zwei bezahlten Mitgliedern, dem Commissioner of Railways und Commissioner of Roads.

Die Aufgabe des Amtes bestand in der Entscheidung über alle Materien der öffentlichen Arbeiten mit gewissen Ausnahmen, z. B. öffentlichen Konkurrenzausschreiben, in welchen Fällen der Governor-in-Council, d. h. das Gesamtministerium zu entscheiden hatte.

Ein Mitglied des Amtes ist der Commissioner of Railways. Er hat die Oberleitung der Eisenbahnen, er verkehrt mit den einzelnen Abteilungen des Ressorts durch den Secretary, der die allgemeine Aufsicht über dasselbe hat. Das Ressort hat zwei Hauptabteilungen, die fast unabhängig von einander sind; die Betriebsabtheilung (Traffic Branch) und Bauabtheilung (Engineering Branch).

An der Spitze des Engineering Branch steht der Oberingenieur (Engineer-in-Chief), ein technisch geschulter Beamter, dessen Stellung vollkommen unabhängig ist; er ist der eigentliche Beherrscher der Bahnen; er hat die Vermessungsarbeiten und den Bau der Bahnen zu leiten. An der Spitze des Traffic Branch steht der Traffic Superintendent, der den Betrieb zu leiten hat und auch die Tarife vorbereitet, um sie dem Commissioner of Railways zur Bestätigung vorzulegen: er bestimmt die Anzahl der Angestellten an Stationen, darf jedoch weder die Tarife noch die Anzahl der Beamten reducieren, was Sache des Commissioner ist.

Eine andere Abteilung ist die des Store Branch, die die Materialien zu verwalten hat; eine andere die des Secretary Office, die unter dem Secretary steht und die Buchhaltung unter dem Accountant zu besorgen hat, sowie die Kassageschäfte unter dem Rendanten (cashier); die Auszahlung der Gehälter etc. erfolgt durch den Zahlmeister (Pay Clerk); das Kontrollamt „Audit branch“ hat die Notierungen des Accountant Branch mit den Beständen der Kasse zu vergleichen.

Dieses sind die Verwaltungsorgane, wie sie in der Periode, die wir schildern wollen, bestanden, und wir werden nunmehr zu berichten haben, wie dieselben ihre Funktionen erfüllten.

Als erste der Regierungsaufgaben hatten wir die Beschaffung des Kapitals genannt.

Bald nach Erlass der Loan Act war die Regierung in Korrespondenz mit verschiedenen Banken eingetreten, zunächst mit *Baring Brothers* in London, die einen Agenten nach Victoria sandten, dann mit verschiedenen anderen Banken, z. B. *De Pass Brothers & Co.* in Melbourne, und folgenden sechs vereinigten

Banken; Union Bank of Australia, Bank of Victoria, Bank of New South Wales, Colonial Bank of Australia, Bank of Australasia, London Chartered Bank of Australia.

Mit Letzteren schloss am 16. August 1858 der Schatzmeister (the Treasurer of Victoria, *George Harker*) einen Kontrakt für eine Anleihe von sieben Millionen ab. Die wesentlichen Bestimmungen desselben sind folgende:

Die Banken haben die Anleihe von sieben Millionen in London und Melbourne auf den Markt zu bringen, erhalten dafür eine Kommission von 1 Prozent und Courtage (brokerage) im Maximalbetrage von $^1/_4$ Prozent. Sie haben dafür der Regierung monatlich bis zu 150000 Pf. St. zur Verfügung zu stellen; ist in einem Monat weniger verlangt worden, so wird die Differenz auf den nächsten geschoben, nie darf jedoch mehr als 1800000 Pf. St. gefordert werden.

Sie erhalten dafür keine Zinsen; erst wenn die geforderte Summe das Guthaben überschreitet, sechs Prozent; wenn in London Obligationen unverkauft seien, sollten gleichfalls sechs Prozent erhoben werden, bis Verkauf stattgefunden habe.

Sie hätten Bevollmächtigte anzustellen, mit denen die Regierung verhandeln könne, und mit jeder Post wahrheitsgemässen und eingehenden Bericht aller Verkäufe von Obligationen zu erstatten.

Als die Regierung diesen Kontrakt dem Parlamente vorlegte, wurde sie befragt, weshalb sie ihm den Vorzug vor dem Anerbieten *Baring Brothers* und *De Pass Brothers* gegeben habe. Die Antwort lautete, dass *Baring Brothers* die Anleihe zum festen Preise von 101, 25 Prozent übernehmen wollte, während jetzt der Stand 112 sei, also eine Differenz von 10, 75 Prozent.

Für die Bezahlung der Zinsen haben sie 1 Prozent verlangt, die Banken nur $^1/_2$ Prozent und für Tilgung des Kapitals $^1/_4$ Prozent, sodass im Ganzen 822500 Pf. St. gespart seien.

Der Antragsteller war mit dieser Antwort nicht zufrieden und behauptete, es sei eine Entstellung der Thatsachen. Sein Antrag, die Regierung solle diese Darstellung zurückziehen, ging jedoch nicht durch.

Im Laufe des Jahres 1858 und 1859 wurden 1 387 500 Pf. St. für Obligationen eingenommen; 1859 betrug der Minimalpreis im Juli 105 %, am Ende des Jahres 108 %.

In der nächsten Zeit wurden verschiedene Klagen laut; die Obligationen hatten nicht den wahren Wert realisiert, die Banken seien wortbrüchig geworden etc.

Bei dem Ankauf der Bahn von Melbourne nach Geelong im Jahre 1860 war vergessen worden, Vorsorge für Kosten von Reparaturen zu treffen, die auf 250 000 Pf. St. geschätzt wurden. Da ferner eine Verbindung hergestellt werden sollte zwischen der Geelong-Melbourne und der Geelong-Ballarat Bahn und eine sog. Loop Linie von Cowie's Creek nach Ballarat, um Zeitverluste zu ersparen, so wurde am 5. Juni 1862 eine Bill gebracht, die am 18. Juni Sanktion erhält[1]. —

War die Beschaffung des Geldes eine Aufgabe der Regierung, welche der Schatzmeister *(Treasurer)* zu besorgen hatte, so war es eine der ersten und wichtigsten Aufgaben des neu geschaffenen Amtes, des Board of Land and Works, Kontrakte für den Bahnbau abzuschliessen und deren Ausführung zu überwachen.

Das erste, was daher das Board nach Annahme der verschiedenen Gesetze des Jahres 1857 that, war Feststellung der Bedingungen für die Submission.

Es wurde beschlossen, Kautionen zu verlangen; in 14 tägigen Zwischenräumen sollten die Unternehmer auf Zeugnis des Engineer-in-Chief hin eine Abschlagszahlung von 90 Prozent des Werts der geleisteten Arbeit erhalten, die restierenden 10 Prozent sollten nach Vollendung des Kontraktes bezahlt werden; war die Summe erreicht, so sollten die Unternehmer dieselbe in Obligationen anlegen können.

Nach Feststellung dieser Bedingungen fanden die Ausschreiben statt. Schon der Commissioner of Public Works und Surveyor-

---

[1]) „An Act to authorize the borrowing of 300000 Pf. St. for the purpose of repairing a certain portion of the railway from M. to G. and for forming a Junction Line between the railway from M. to G. and the railway from G. to B. and for the formation of such Junction Line and also of a Deviation Line and for toher purposes connected with the said railway from M. to G." Act. CL.

General hatten in ihrer Eigenschaft als Trustees der M. A. Bahn im Jahre 1856 Kontrakte abgeschlossen [2]), von denen jedoch die meisten nicht erfüllt wurden.

Nunmehr erneuerte das Board of Land and Works die Ausschreiben (14. December 1857), die im Frühjahr 1858 beantwortet wurden.

Diese Angebote wurden einer Sachverständigen-Kommission, einem „Professional Board" zur Prüfung übergeben.

In verschiedener Weise waren die Verdinge ausgeschrieben, für alle Bahnen zusammen und in Abteilungen [3]).

Das Professional Board entschied dahin, dass das Letztere nicht zu empfehlen sei, da es zu grosser, verteuernd wirkender Konkurrenz für Kapital, Arbeit und jeder Art von Material führen würde; sondern es sei das beste, die Strecke von Melbourne nach Sandhurst einem der Unternehmer [4]) und die von Geelong nach Ballarat einem Andern [5]) zu geben. Mit der Strecke von Sandhurst zum Murray-Flusse solle man warten, bis die Linie nach Sandhurst fertig sei, da dann der Transport von Material billiger sei und das Anwachsen der Bevölkerung die Arbeitslöhne werden sinken lassen.

Da der Unternehmer *Musson* die gestellten Bedingungen nicht erfüllte, und keine Kaution stellte, erhielt die Firma Evans, Merry & Co. mit dem nächstniedrigen Angebot [6]) den Accord.

Doch auch diese Firma trat zurück, als das Board of Land und Works Ende Februar 1860 erklärte, dass, falls sie nicht zur Zufriedenstellung des Engineer-in-Chief innerhalb acht Tagen den Bau beginne, die Regierung von dem Werke Besitz ergreifen würde. —

---

[2]) Der erste am 21. Juni 1856 mit 3 Kontraktoren *Dalgety, Cleve* und *Hammill*, von denen letzterer Mitglied des Parlaments war, im Ganzen bis zum 27. April 1857 achtzehn Kontrakte.

[3]) Für alle zusammen betrug das niedrigste Angebot 5826223 Pfd. St. *(Musson & Co.)*. Für Melbourne-Murray River Bahn und Geelong-Ballarat Bahn das niedrigste Angebot 5826223 Pfd. St. Für die Abtheilungen Melbourne-Sandhurst, Sandhurst-River-Murray und Geelong-Ballarat das niedrigste Angebot 5682395 £ 2 *s* 2 *d*. Endlich in 21 verschiedenen Angeboten 5596492 Pfd. St.

[4]) *Cornish & Bruce* für 3356937 £ 2 *s* 2 *d*.

[5]) *Musson* für 1310197 Pfd. St.

[6]) 1271841 £ 11 *s* 2 *d*.

Die Ueberwachung der Ausführung der Kontrakte für die M. A. Bahn durch die Regierung, wurde Ende 1859 Gegenstand scharfer Kritik.

Auf Angriffe im Parlamente (7. December 1859) erklärte der Minister *Francis*, die Regierung sei nicht erst, wie behauptet wurde, durch die Zeitungen auf die gerügten Missstände aufmerksam geworden, sondern hätte selbst schon längst Instruktionen für eine bessere Beaufsichtigung der Unternehmer erteilt, doch werde diese erschwert, da die Firma Cornish & Bruce der Regierung Beamte entzöge, indem sie bedeutend höhere Gehälter zahle; so wurde z. B. einem bei der Ueberwachung der Kontrakte thätigen Beamten, Namens *Zeal*, der jährlich 800 Pf. St. Gehalt erhielt, das Dreifache geboten.

Die Angriffe zogen sich bis in das nächste Jahr hin und richteten ihre Spitze gegen *Mr. Darbyshire*, den Engineer-in-Chief.

Am 14. Februar 1860 wurde ein Komitee eingesetzt „to enquire into the Vote under Subdiv. Nr. 4 p. 56 of the Estimates“. Der Inhalt geht aus der ersten Fassung dieses Antrags hervor „to enquire into the management of the Department of Chief Engineer of the Victorian Railways“ etc. etc.

Am 17. April kam ein verläufiger Bericht: Es bestehe nicht eine genügende Ueberwachung, dass die Unternehmer der M. A. Bahn ihren Verpflichtungen nachkämen.

Als am folgenden Tage ein Bericht des Engineer-in-Chief vorgelegt wurde, in welchem gleichfalls die Klagen über schlecht ausgeführte Arbeiten der Unternehmer und der Wunsch nach einer besseren Ueberwachung laut wurden, da wurde erst recht eine eindringende Untersuchung gefordert. Zur Durchführung einer solchen verlangt das Komitee weitergehende Vollmachten, so dass ihm auf Wunsch Pläne, Kontrakte, Korrespondenzen u. s. w. vorgelegt würden.

Dieses Verlangen wurde jedoch abgelehnt; in einem zweiten Bericht erklärte das Komitee daher, dass es seine Aufgabe für erledigt halte; es habe im Departement des Engineer-in-Chief eine solche schlechte Verwaltung, eine solche Verschwen-

dung von Staatsgeldern entdeckt, dass der Gouverneur die Angelegenheit weiter verfolgen solle.

Ein dahin zielender Antrag wurde angenommen[7]).

Schon nach dem ersten Berichte war ein Antrag gestellt und angenommen worden, welcher sich gegen den Engineer-in-Chief wandte, folgenden Inhalts:

Man könne die Ausführung der Kontrakte nicht der Ehrlichkeit (the good faith) der Unternehmer überlassen. Es müssten vielmehr fachlich und praktisch ausgebildete Inspektoren die Ueberwachung leiten, in Zukunft Männer von Charakter und Fähigkeit[8]).

Dieser Antrag kam am 4. Mai zur Debatte und wurde angenommen; die Vertreter der Regierung stimmten gleichfalls für den Antragsteller.

Die unmittelbare Folge war, dass der Engineer-in-Chief seine Entlassung einreichte. Er schob in einem Schreiben die Schuld auf den Minister. Er selbst habe oft genug verlangt, dass mehr Inspektoren angestellt werden sollten.

Der Minister antwortete ihm, er sei indigniert, dass er die Verantwortlichkeit abzuwälzen suche; er habe sein Vertrauen nicht mehr, und er werde bei erster Gelegenheit dem Gouverneur seine Entlassung empfehlen.

Als daher der zweite Antrag des Komitees angenommen wurde, erhielt am folgenden Tage (17. Mai) *Darbyshire* die Mittheilung, dass sein Entlassungsgesuch angenommen sei. Zum Nachfolger wurde *Thomas Higinbotham* ernannt. Dieser unternahm sofort eine Inspektionsreise, um die in dem Berichte

---

[1]) Antrag Mr. *Hood:* That in the opinion of this house the evidence taken before the Select Committee of this House appointed to inquire into the management of the Departement of the E.-I.-Ch. of Railways indicates such an amount of dismanagement and extravagant expenditure of public funds in the Engineer's Branch (erste Fassung: on the part of the officers) of the Railway Department, that this House recommends the further prosecution of the investigation to the attention of the Government.

[2]) Der Schluss des Antrages lautete: and that for the future, measures should be taken to provide a supervision of the works of such a nature as to prevent any departure from the specifications unauthorized by the inspectors, who ought to be men of unquestionable character and fitnes for their duties.

seines Vorgängers erwähnten schlecht ausgeführten Arbeiten zu prüfen; er begann die Reise am 29. Mai und kehrte am 6. Juni nach Melbourne zurück. Er berichtete, dass zwar einige schadhafte Stellen vorhanden seien, im ganzen und grossen sei jedoch solide gebaut worden.

Es ist die Lösung der Frage, ob die Angriffe gegen die Regierung respektive deren leitenden Beamten berechtigt waren oder nicht, angesichts dieser und anderer Thatsachen schwierig, vielleicht unmöglich; einen grossen Wert hat sie überdies nicht, da es weniger auf das ankommt, was wirklich war, als auf die vorherrschende Ansicht. Und diese zeigte, wie wir sehen, Misstrauen gegen die Beamten, welches noch einen weiteren Ausdruck fand in der Annahme einer Resolution vom 21. Juni, dass in allen zukünftigen Fällen mit Ausnahme von dringenden „except urgently required through accident to the line“ Kontrakte über mehr als 200 Pf. St. nicht von der Regierung nach Belieben abgeschlossen werden dürften, sondern im Wege öffentlichen Konkurrenzausschreibens vergeben werden müssten. —

Mit dem Amtsantritte des neuen Engineer-in-Chief, *Mr. Higinbotham* hören die Angriffe gegen das Engineer-in-Chief Department auf; im Gegentheil treten bald an Stelle derselben Lobespreisungen.

Nur noch einmal in dieser Zeit beschäftigt sich das Parlament mit den Unternehmern, jedoch nur, um sich der Klage von Arbeitern über die Verweigerung vierzehntägiger Lohnzahlung durch die Unternehmer anzunehmen.

In der Ausführung und Ueberwachung des Baues war also die Krisis glücklich überwunden, die Regierung schien hierin ihre Fähigkeiten bewiesen zu haben.

Wenden wir uns daher jetzt zur zweiten Aufgabe derselben, der Besorgung von Betriebsmaterial, „Importation of Plant“.

Da die Industrie Victorias damals gering entwickelt war, so konnte die Regierung ihre Aufgabe hauptsächlich nur durch Import der Materialien erfüllen.

Als leitendes Princip galt freilich von Anfang an, alles, was

möglich war, in der Kolonie selbst machen zu lassen; z. B Wagen; dagegen wurden eiserne Materialien (Räder, Achsen u. s. w.) aus England importirt.

Die Regierung hatte sich zuerst an das Home Government gewandt, um einen Beamten des Board of Trade mit der Ueberwachung der Kontrakte betrauen zu dürfen; später stellte sie jedoch einen eigenen Agenten an. Es hat sich aus diesem Amte allmählich das wichtige Amt des „Agent-General“ entwickelt. Die Einfuhr von Materialien war Sache des Sekretärs des Eisenbahnressorts. Gegen diesen richteten sich daher Angriffe in Bezug auf die Einfuhr von Material.

Als die Regierung für 100 000 Pf. St., die nicht auf dem Etat standen, Eisenbahnmaterialien kommen liess, gab dies zu heftigen Angriffen auf dieses unkonstitutionelle Verfahren Anlass. Es sei eine offene Verletzung der Grundrechte der Volksvertreter, hiess es[9]).

Die Regierung entschuldigte ihr Verhalten damit, dass die Verzögerung der Bestellung von Material den Bau um achtzehn Monate verlängert haben würde, darum sei es geschehen; es werde Indemnität nachgesucht (eine Bill of indemnity gebracht) werden.

Bei verschiedenen Gelegenheiten wurde der Regierung der Vorwurf gemacht, sie verstehe es nicht, die Einfuhr des Materials richtig zu besorgen; am 27. Januar 1860 wurde ein Komitee eingesetzt[10]), welches berichtete, dass die Regierung für Fracht vom Januar bis Oktober des Jahres 1859 die Summe von 27 737 £ 10 *s* bezahlt habe, während sie nach der Höhe der durchschnittlichen Frachtpreise hätte bezahlen sollen 15 291 £ 2 *s* 6 *d*, dass sie also 12 446 £ 7 *s* 6 *d* zu viel bezahlt habe.

Die Regierung habe eine Vergütung (bonus) von Unternehmern empfangen bei Geschäften, bei denen es üblich sei, Kommission zu geben. —

Es sollten in Zukunft öffentliche Ausschreiben für den

[9]) An open violation of the fundamental privileges of the representatives of the people. Duffy 10. Febr. 1857.

[10]) Auf Antrag von Mr. *Verdon:* That a Select Committee be appointed to examine into the terms and working of the contracts for the importation of Railway Plant.

Transport von Eisenbahnmaterial nach den besten Häfen stattfinden. —

Dieser Bericht wurde der Regierung am 14. Juni 1860 zur Erwägung (for consideration) übergeben.

Der damalige Agent, Mr. *Brunel*, wurde durch Mr. *Childers* ersetzt; die fernere Folge war, dass der Secretary des Railway Department, Mr. *Ward*, seine Entlassung nahm. —

Seitdem hörten auch in dieser Beziehung die Klagen im wesentlichen auf.

Wenden wir uns nun zu den übrigen Aufgaben der Regierung und gehen zu diesem Zwecke noch näher als oben auf die einzelnen Zweige der Verwaltung ein. Als die Staatsbahnpolitik begann und zur Organisation der Verwaltung geschritten wurde, wurden zunächst die Aemter des Secretary, Engineer-in-Chief und Traffic Superintendent geschaffen[11]).

Der erste Sekretär (Mr. *Woolley)* blieb nur kurze Zeit im Amt; es wurden gegen ihn Anklagen erhoben, ein Untersuchungsausschuss eingesetzt; als der Bericht dem Parlamente vorgelegt und darüber debattirt wurde, ob er im Amte bleiben solle oder nicht, nahm er freiwillig seine Entlassung. —

Die Aufgabe des Sekretärs sollte eine ähnliche sein, wie bei den englischen Bahnen die Aufgabe des General Manager; er hatte den geschäftlichen Teil des Eisenbahnbaues und Betriebes zu besorgen, die Oberaufsicht über die verschiedenen Zweige des Ressorts zu führen, für Entwickelung und Hebung des Verkehrs Sorge zu tragen, und dafür, dass die Ausgaben nicht ungebührlich hoch würden; zu diesem Zweck hatte er mit den Chefs der Abteilungen zu konferieren, die Einnahmen und Ausgaben und die Buchführung sorgfältig zu prüfen, ferner hatte er die Beamten zu kontrolliren, ob sie ihre Pflicht erfüllen; er hatte alle Angelegenheiten in Bezug auf Bezahlung von Unternehmern zu leiten und die Korrespondenz der Departements zu führen; Zahlungsanweisungen (checks) müssen von ihm unterzeichnet sein.

---

[11]) Im Jahre 1863 waren beschäftigt beim Secretary und Traffic Office 599, beim Engineer-in-Chief Office 921 Personen (D. 4 App. B. Sess. 1862/63).

Direkt unter dem Secretary steht der Buchhalter (Accountant), der die Buchführung zu besorgen und die Aufsicht über den Audit Branch und Traffic Branch hat.

Dem Chief Clerk fällt die Aufgabe zu, die Ansprüche der Landbesitzer auf Entschädigung zu prüfen. Ein anderer Clerk hat die Korrespondenz vorzubereiten; Annoncen, Berichte für den Executive Council zu verfassen, die Briefe des Departement zu registrieren; der Assistent hat die Rechnungen für das Schatzamt und die durch das Board of Land and Works gegangenen Rechnungen zu registrieren; der Pay Clerk hat die Arbeiter zu bezahlen, der Cashier die Eingänge zu empfangen; die Zahl der Clerks war bis Ende der beschriebenen Periode auf sechs gestiegen.

Ueber diesen Zweig der Verwaltung wurde von Anfang an die bitterste Klage geführt, besonders über die Buchführung.

Im Jahre 1859 kam es vor, dass 342 Pf. St. fehlten; es wurde eine Untersuchung eingeleitet, der Accountant suspendiert; es wurden ihm zwei Monate Frist gegeben, sich zu rechtfertigen, als er es nicht konnte, wurde er entlassen.

Doch der schlechte Zustand der Buchführung blieb. — Als im April 1861 der Sekretär[12]) die durch Gesetz (21 Vict. 38 Sect. 4 u. 5) vorgeschriebene Darlegung der Finanzen (Financial Statement) geben soll, erklärt er, dass eine detaillierte Darstellung unmöglich sei infolge des bisherigen Mangels an System in der Buchführung.

Am Schlusse seines Berichts entschuldigt er sich nochmals, dass er keine bessere Darlegung der Finanzen geben könne, doch die herrschende Konfusion erlaube es ihm nicht.

Auch die Audit Commissioners berichteten über den unbefriedigenden Stand der Buchführung; es wurde darauf noch ein Auditor eingestellt, der die Bücher genau zu prüfen hatte und ähnlich berichtete.

Die Einnahmen der Bahnen flossen aus der Anleihe und der Consolidated Revenue, dies wurde, laut Bericht der Audit

---

[12]) *Nash*, am 19. November 1860 angestellt.

Commissioners, in der Buchführung nicht auseinander gehalten; auch seien Mängel der Kontrolle des Kassierers durch den Audit clerk vorhanden; gut sei dagegen die Billetbuchführung (ticket account).

Schon war indessen eine Wendung zum Bessern eingeleitet, indem der Minister, um dem Wirrwarr ein Ende zu machen, am 21. März 1862 den Kommissär *Harold Selwyn Smith* berief.

Dessen Empfehlungen, das System von Mr. *Yates* einzuführen, das die Kosten der Bahn und jedes einzelnen Teiles derselben, die Einnahme und Ausgabe jeder einzelnen Linie zeige, wurden im wesentlichen mit Berücksichtigung der von der Regierung vorgeschriebenen Reglements[18]) ausgeführt und brachten damit Ordnung in die Buchführung.

Um zunächst die kleineren Abteilungen zu erwähnen, die des Store Branch und Audit Branch, so fand der vom Minister im Jahre 1862 entsandte Kommissär, dass die Buchungen der Ausgaben für Eisenbahnmaterial von Anfang an so mangelhaft waren, dass man die Berichte von 1857—1859 überhaupt gar nicht gebrauchen könnte; es müsse eine Magazinabteilung mit einem Storekeeper an der Spitze, und als übrige Beamten einem Receiving Clerk, Delivery Clerk, Journal Clerk und einem Junior Clerk geschaffen werden.

Die Verwaltung des Materials in dieser Periode war so organisirt, dass die gekauften Materialien einem „General Storekeeper“ übergeben wurden. Wollte nun das Eisenbahn-Departement, z. B. der Locomotive Superintendent, Material haben, so hatte er sich an den General Storekeeper zu wenden. Ehe er etwas erhielt, vergingen mitunter sechs Wochen bis drei Monate; dadurch hatten die angestellten Arbeiter oft keine Arbeitsgelegenheit, was zur Erhöhung der allgemeinen Kosten beitrug.

Auch im Ankauf von Kohle wurde nicht mit genügender Sparsamkeit vorgegangen. —

In dem Audit Office ist es besonders der Missbrauch mit der Ausgabe von Freibillets, welcher Anlass zum Tadel gab.

13) q. 778.

Auf Beschluss der Legislative Assembly wurden seit dem Jahre 1861 den Parlamentsmitgliedern Freibillets gegeben; dieses Privileg wurde dann zunächst auf Staatsbeamte ausgedehnt; später wurden allen möglichen Personen Billets gegeben. Schon in dieser Zeit wurden Klagen laut und auf Abstellung dieses Missbrauchs hingewirkt, doch hat sich derselbe bis auf den heutigen Tag erhalten trotz aller Angriffe, die auch in späterer Zeit gegen denselben gemacht wurden.

Die wichtigste Abteilung der Eisenbahnverwaltung ausser dem Engineer-in-Chief Branch ist der unter dem Traffic Superintendent stehende „Traffic Branch".

Gegen denselben richteten sich heftige Angriffe verschiedener Art. Es wurde behauptet, die Ausgaben ständen in keinem Verhältnis zu den Einnahmen, es sei eine zu grosse Anzahl von Beamten aus politischen Gründen angestellt, die Zahl der Stationen sei zu gross; es gäbe Stationen, wo oft die Einnahmen nicht hinreichten, den Gepäckträger zu bezahlen u. s. w.

Der heftigste Angriff geschah Ende des Jahres 1862. Am 18. November war auf Verlangen ein Bericht über einen am 31. October 1862 mit Gütern beladenen Extrazug erstattet worden; derselbe war verlangt worden, da Kaufleute behaupteten, eine bestimmte Firma sei vor ihnen bevorzugt worden.

Dieser Bericht war vom Traffic Superintendent *Carruthers*, welcher an der Great Northern Railway in London angestellt, 1852 mit sehr guten Zeugnissen versehen ausgewandert, und in Victoria zum Traffic Superintendent ernannt war. Im Parlamente wurde nun behauptet, dass der Bericht gefälscht sei.

Am 11. December 1862 wurde ein Komitee eingesetzt, um die Verwaltung des Traffic Branch, insbesondere jedoch diesen Fall zu untersuchen. „To enquire into and report upon the working of the Traffic Branch of the Railway Department and particularly as to the correctness of the Return of goods forwarded by special train to Sandhurst, on the 31. Oct. last etc. etc."

Die Schwere der Anklage der Fälschung wurde von allen

Seiten empfunden; — „it is one that must be sifted to the bottom“ sagt der Minister der Eisenbahnen, Mr. *Mitchell*[14]).

Im Komitee standen sich in der Sache die Aussagen des Traffic Superintendent und dreier Unterbeamter entgegen. Denn während *Carruthers* aussagte, er wäre bei Anfertigung des Berichts nicht anwesend gewesen, behaupteten diese, er habe persönlich den Bericht anfertigen lassen. *Carruthers* erklärte dagegen, der Bericht sei echt und die Eintragung falsch; der betreffende Beamte konnte auf Verlangen *Carruthers* nicht die Papiere für die Eintragungen vorzeigen.

Das Komitee kam jedoch zur Ansicht, dass die Eintragungen richtig, die Papiere von einem anderen Beamten entfernt oder vernichtet seien.

Der Minister liess sich am 15. December 1862 vom Engineer-in-Chief berichten und sah sich demnach nicht veranlasst, gegen den Superintendent vorzugehen; jetzt, nach diesem Komiteebericht, lässt er ihn jedoch durch das Sekretariat auffordern, sich zu verteidigen.

In einem Antwortschreiben erklärte *Carruthers*, dass das Komitee wohl die Wahrheit suche, aber einen falschen Weg einschlage und bleibt bei seinen Behauptungen. Als im Parlamente aufgeregte Debatten stattfanden und die Entfernung *Carruthers* verlangt wurde, wurde dem erwidert, man könne dies nicht so ohne weiteres thun, bevor volle Gewissheit sei; doch wurde er einstweilen vom Amte suspendiert.

Der Minister teilte dem Komitee am 28. April 1863 mit, dass der Superintendent, da er seine Unschuld nicht genügend habe beweisen können, suspendiert worden sei; das Komitee solle die Sache weiter untersuchen und die beste Seite abzugewinnen suchen einem vielleicht unbeabsichtigten aber offenbar ungerechtfertigten Umspringen mit öffentlichen Dokumenten[15]).

Dieser Bericht hatte zur Folge, dass *Carruthers* sein Amt

---

[14]) q. 1141.

[15]) „To take a lenient view of what may have been unintentional but apparent tampering improperly with public documents and suppression of truth to hide such proceeding.“

niederlegte und einem Manne Platz machte, der vor einem um dieselbe Zeit tagenden Komitee erklärt hatte, er könne in dem Traffic Branch verschiedene Reformen vornehmen, Mr. *John Jeremy*, bis dahin seit dem Jahre 1859 Stationsvorsteher (Station master).

Unter den verschiedenen Klagen, die gegen den Traffic Branch erhoben wurden, hatten wir den Vorwurf einer zu grossen Anzahl von Stationen erwähnt. Hier ist jedoch zu bemerken, erstens, dass die Zahl der Stationen garnicht vom Traffic Superintendent, sondern vom Engineer-in-Chief bestimmt wurde, und ferner, dass es dem Minister, resp. Engineer-in-Chief mitunter gar nicht leicht war, eine Station zu schliessen.

Einmal, als der Minister eine Station (bei Chewton) geschlossen hatte, regten sich die Interessenten eifrig und bewirkten die Einsetzung eines Parlamentsausschusses zur Untersuchung der Gründe der Schliessung.

Dieser berichtete, dass der Engineer-in-Chief die Station infolge einer Petition vieler einflussreicher, angesehener Männer nach einer andern als der ursprünglich vom Departement bestimmten Stelle verlegt habe, doch nach einiger Zeit wieder geschlossen habe, da es sich zeigte, dass die Lage wegen der ungenügenden im Gebrauche befindlichen Bremsvorrichtungen gefährlich sei.

Das Komitee schliesst daran die Aufforderung, auf die Mangelhaftigkeit der Bremsvorrichtungen zu achten und so schnell als möglich auf Wege zur Beseitigung derselben zu sinnen.

Noch manche andere Klagen sowohl gegen Traffic Branch als auch die übrigen Zweige der Verwaltung wurden laut.

Eine vom Gouverneur *Barkly* 26. April 1859 eingesetzte Kommission „Royal-Commission for Civil Service“ ist in ihrem Bericht vom 23. Mai 1860 voller Vorwürfe gegen die Verwaltung. Während des letzten Jahres sei eine Summe von 18 000 Pf. St. für Reparatur des Unterbaues (permanent way) ausgegeben; es sei kaum glaublich, dass für eine eben vollendete Bahn solche Summe nötig sei.

Die gesammte Ausgabe betrage 105 788 Pf. St.; während

die M. H. Bahn, die ebenso gross sei wie die Staatsbahnen, 50 000 Pf. St. ausgebe.

Es sei mehr „Routine“ in der Verwaltung nötig. Die Kommission führt noch zwei weitere Missstände auf, die wir ihrer Bedeutung wegen wörtlich wiedergeben wollen.

Der eine ist, dass der Sekretär und Traffic Superintendent nicht genügend unabhängig sind[16]). „Eine Regierung, die nicht Beamten absolute Vollmacht erteilt, kann, solange solche Vollmacht vorenthalten wird, den Verkehr nur mit einer Routine bewerkstelligen, die den rasch wechselnden Bedürfnissen eines gut geleiteten Eisenbahnunternehmens ganz und gar unangemessen ist.“ —

Der zweite Uebelstand ist das Verhalten des Publikums, welches auf die Beziehungen zwischen Kosten und der gebotenen Bequemlichkeit keine Rücksicht nehme; trete dies schon bei Privatbahnen hervor, so würde dies bei Staatsbahnen erst recht der Fall sein. Die Bahnen würden daher in den Händen einer Aktiengesellschaft oder Pächter einen höheren Wert besitzen[17]).

Diese Ausführungen zeigen die Ansicht der Kommission, dass principiell die Privatbahnen vorzuziehen seien; und mit den letzten Worten ist dem Staat, da er nun einmal Eigentümer von Bahnen ist, der Wink gegeben, dieselben Pächtern zu übergeben.

Alle diese geschilderten Beschwerden über die verschiedenen Zweige des Eisenbahnressorts, dazu das Herannahen der Vollen-

---

[16]) „A Government which does not delegate absolute authority to subordinates cannot, while such authority is withheld, do more than carry on the traffic through a system of routine altogether inapplicable to the rapidly changing requirements of a well conducted railway undertaking.“

[17]) Die darauf bezüglichen Ausführungen der Kommission sind wörtlich folgende: „If the convenience of the public were made to give way in ever so slight a degree to the cost of meeting it, loud complaints would be made. — The importance of proportioning accomodation to its cost, and to the extent, to which it is used, is little considered by the public in undertakings carried on by private capital and would probably be altogether ignored with reference to the Government Railways. Unless, however, this principle be recognised in the traffic department, we believe that for some time to come the cost of railway accomodation by the Government lines will be greatly disproportioned to its real value to the public and will be very much greater in proportion to the returns than would be the case, were the lines the property of a body of shareholders or in the hand of lessees.

dung der Eisenbahnen liess eine eingehende Untersuchung der Eisenbahn-Verwaltung nach allen Richtungen hin wünschenswert erscheinen; war doch bei Beginn des Baues der Wunsch ausgesprochen worden, die Bahnen sollten nach Vollendung nicht in den Händen des Staates bleiben, ein Wunsch, der immer lauter und allgemeiner wurde, je näher die Zeit der Vollendung des Baues heranrückte.

Die Erfüllung desselben und die Abstellung der bereits erwähnten und anderer Missstände verlangten gesetzgeberische Massregeln. Als nun zu solchem Zwecke am 16. Dezember 1862 eine Bill gebracht wurde, „A Bill for the better management of the Victorian Railways", wurde gleichzeitig ein Komitee eingesetzt, das die gesammte Materie der Eisenbahnfrage untersuchen sollte „to inquire all matters, connected with Railways by Government."

Die Aufgabe, die das Komitee sich stellte, war dementsprechend folgende. Es wollte die Leistungsfähigkeit der Bahnen prüfen, die Kosten der Ausdehnung der Bahnen bis Echuca (am Murray River), den Zustand des Materials, Kosten der Stationen, Einrichtung der Magazine u. s. w.; die Verwaltung und Entwickelung des Verkehrs, die Buchführung und die Art der Oberleitung, ihre Mängel und nötigen Abänderungen, Kosten des Betriebs von 1859—1863; schliesslich über die Anstellungen und Entlassungen und die Wahrscheinlichkeit, die Bahnen profitabel zu machen[18])."

Am 11. September 1863 erhielt die Bill „An Act for the better management of the Victorian Railways" die Königliche Sanktion und an demselben Tage berichtete das Komitee[19]).

An die Spitze des Berichtes stellt es den Satz, dass die Eisenbahnen, welche bis zum Murray ausgeführt, etwa neun Millionen Pf. St. kosten würden, unter Oberbeamten stehen sollen, die durchaus tüchtig und mit den Eisenbahnen vertraut seien; es könne

[18]) The probalility of making these expensive railways a source of profit to the colony.

[19]) Es hatte an die Sachverständigen über 2000 Fragen gestellt.

den öffentlichen Interessen nicht dienen, wenn (wie geschehen sei) ein im Eisenbahnfach gänzlich unerfahrener Mann an der Spitze eines Departements des Eisenbahnressorts stehe.

Der Beamte, auf den der Bericht anspielt, ist der Sekretär der Bahnen Mr. *W. H. Wright,* der zur Zeit der Untersuchung zwölf Monate im Amte war, und welcher vor dem Komitee selbst zugab, bei Antritt seines Amtes nichts vom Eisenbahnfach gekannt zu haben[20]).

Da eine ähnliche Unkenntnis auch bei den beständig wechselnden Ministern herrschte, so ergab es sich von selbst, dass die Stellung des „General Manager“ fehlte, d. h. die Zusammenfassung der gesammten Verwaltung unter einem Oberhaupte. Da dazu noch der Umstand kam, dass die Bureaus der einzelnen Abteilungen auch örtlich zerstreut lagen, so ergab sich der Mangel einheitlichen Handelns[21]).

Der Sekretär verkehrte zwar täglich mit den einzelnen Chefs, doch konnte das nicht viel ausmachen.

Die eigentlichen Herren der Bahnen sind der Traffic Superintendent und Engineer-in-Chief. Letzterer ist in seinem Thun und Lassen am wenigsten beschränkt wegen des vorwiegend technischen Charakters seines Amtes.

Er erklärt daher auch vor der Kommission auf die Frage, ob der Commissioner of Railways nicht sehr von ihm abhängig sei, dass in der That eine solche Abhängigkeit vorhanden und natürlich sei, so sei es auch in England „the leading officers on the English railways of course manage the railways.“

---

[20]) Had you any knowledge of railway affairs at all when you joined the department? — No! None whatever? — None! — Then you where perfectly innocent of all railway affairs when you joined? — Yes. q. 1648, 1649, 1650.

[21]) Der Kommissär *Selwyn* berichtet darüber folgendes: „In conclusion I may remark, that the scattered position of the various offices of the railway department is most prejudicial to its economical management, and it has appeared to me that there is a want of connection between the departments which is detrimental to the efficiency of the services. If they were all together, the secretary for railways could the more readily exercise the function of „General-Manager“ always a most important office on the lines in the mother country (Report of Board of Land and Works, 1862).

Doch kehren wir zu dem Berichte der Kommission zurück. Er spricht die Ansicht aus, dass die Bahnen von Anfang an nicht ökonomisch genug betrieben wurden; als Ursache führt er besonders an, dass — aus politischen Gründen — eine grössere Zahl von Beamten, als nötig wäre, angestellt würde[22]).

Fragt man nach der Berechtigung dieser Beschwerden, so kann man dieselbe kaum in Abrede stellen.

Zwar behauptet der Minister in dem damals gerade erschienenen Bericht des Board of Land and Works, dass, trotz der infolge des starken Andranges Stellungsuchender grossen Gefahr, Stellungen nach andern Gründen (charity or interest) als der Tüchtigkeit zu vergeben, die Eisenbahnverwaltung stets ihre Pflicht „firmly and properly" gethan und viele Abweisungen habe ergehen lassen; aber es stehen dem doch zu viele entgegengesetzte Aussagen gegenüber[23]).

Es war Aufgabe des Traffic Superintendent, die Zahl der Beamten an den Stationen zu bestimmen und *John Jeremy*, der Nachfolger *Carruthers*, erklärte wiederholt, er könne die Zahl der Beamten um zwanzig Prozent vermindern[24]).

Dass in der Anstellung und Entlassung von Beamten nicht mit der für die andern Zweige der Verwaltung vorgeschriebenen Art und Weise (durch die Civil Service Act) verfahren wurde, lässt sich andererseits mit der Neuheit der Eisenbahnverwaltung rechtfertigen; dass dabei mancher Missgriff vorkam, ist gleichfalls erklärlich.

Wenn nun das Komitee der Verwaltung den Vorwurf macht, nicht ökonomisch gewesen zu sein, so genügen diese und andere von ihm angeführten Gründe nicht; denn zunächst ist es selbstverständlich, dass bei neueröffneten Bahnen die Zahl der Angestellten unverhältnismässig gross ist; die Gründe, die der Locomotive Superintendent demselben für die Höhe der Aus-

---

22) So seien im Jahre 1861 17 Stationsmeister mit einem durchschnittlichen jährlichen Gehalte von 123 Pf. St. angestellt gewesen; 1863 44 Stationsmeister mit einem durchschnittlichen Gehalt von 236 Pf. St.

23) Vgl. q. 1483, 1484, 2256, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263.

24) q. 1832, 2142.

gaben anführte, z. B. der gering entwickelte Verkehr, werden vom Komitee nicht erwähnt; ausserdem wurden hier, wie schon öfters im Parlamente, allgemeine Vorwürfe gemacht, ohne eigentliche Beweise; es fehlte ja vor allem zahlenmässiger Vergleich mit anderen Bahnen. Es waren also nur gewisse Anzeichen für eine schlechte Wirtschaft vorhanden; entscheidend sind sie jedoch nicht. Wichtiger schon ist, dass der Exminister *Houston* sagte, er wisse aus eigener Erfahrung, dass das Eisenbahnressort in Unordnung sei und nur Männer von grossen Fähigkeiten und Erfahrung dieselbe beseitigen könnten. Freilich wird ihm die Kritik zur Antwort, warum er ihr denn nicht ein Ende gemacht habe, als er Minister war.

Nachdem das Komitee seine Ansicht über die Verwaltung im allgemeinen mitgeteilt hat, geht es auf die einzelnen Departements ein und teilt die Missstände mit. Es sind zumeist die uns schon bekannten Verhältnisse, die gerügt werden, besonders aber ist es der Secretary Branch, der dem Tadel ausgesetzt ist.

So ist z. B. noch Folgendes der Erwähnung wert. — Der erste Commissioner of Railways, Mr. *Houston*, der am 21. Mai 1861 Minister wurde, fragte etwa am 19. Juli 1861 den Sekretär der Bahnen, Mr. *Nash*, ob er sich bei dem Chief Secretary erkundigen wolle, wie viel Gehalt er zu bekommen habe. Er fand dann einen Check am Pult von 313 £ 19 *s* 6 *d*; auf seine Frage an den Sekretär, ob dies das für ihn bestimmte Gehalt sei, erhielt er bejahende Antwort. Er hatte dann auf vierzehn Tage zu verreisen; am 2. oder 3. September forderte er wieder Gehalt und erhielt die Antwort, sein Gehalt sei nicht 1600 Pf. St. sondern 1300 Pf. St. Der Sekretär sagte, er habe nicht den Chief Secretary gefunden, jedoch angenommen, dass das Gehalt 1600 Pf. St. betrage; der Minister wollte *Nash* entlassen, unterliess es jedoch aus Mitleid. Jedenfalls zeigte sich bei dieser Gelegenheit, dass der Sekretär die Möglichkeit hatte, Geld im Voraus zu geben. Während im allgemeinen die vorhandenen Mängel als abstellbar bezeichnet werden, so wurden sie doch teilweise dem Staatsbahnsystem zur Last gelegt. Auf die

Frage, ob die Staatsbahnen Victorias nicht ebenso sparsam betrieben werden könnten, wie Privatbahnen, antwortet ein Sachverständiger mit Nein und sagt, eine Privatgesellschaft mache Anstellungen nur nach der Fähigkeit, in der Kolonie spielten jedoch andere Gründe mit[25]).

Ferner wird geklagt, dass es schwer sei, Angestellte (z. B. gatekeepers and porters) zu entlassen, denn es müsse eine Untersuchungskommission (board of inquiry) gebildet, Zeugen vernommen werden, und die Sache so betrachtet werden, als ob sie von grösster Wichtigkeit sei, während es bei Privatbahnen sehr leicht sei, Leute zu entlassen.

Das Komitee behandelte auch noch Einzelfragen, die an anderer Stelle erörtert werden sollen, so die Frage der Fahrpreise für Passagiere und Güter, die Frage der Klassifikation der Güter und endlich über Arbeitslohn und Arbeitszeit der Angestellten.

Hatte das Komitee sich mit der inneren Verwaltung befasst, so waren Mängel in der Gesetzgebung vorhanden, die die Thätigkeit des Departements schädlich beeinflussten und deshalb beseitigt werden mussten. Ein eigentümlicher Vorfall hatte zuerst diesen Missstand deutlich gezeigt.

Ein Stationsvorsteher hatte einen Passagier, der ohne Billet angetroffen wurde, auf Grund vom Departement aufgestellten Reglements (by-laws) bestrafen lassen, wurde deshalb vor Gericht gezogen und verurteilt, da die Regierung kein Recht habe, solche Reglements zu machen. Dieser Vorfall wurde der Anlass, dass die Regierung eine Bill brachte: A Bill for the management of the Victorian Railways. — 9. April 1861.

Dieselbe sollte auch dem Uebelstande abhelfen, der sich gleichfalls herausgestellt hatte, die Machtlosigkeit der Regierung gegenüber den Privatbahnen.

---

[25]) q. 2259. Do you not think the Victorian Railways could be as economically worked by the railway department as by a private company? — I am afraid not: I will give my reasons. So long as the lines remain in the Government hands, we must have of necessity, appointments made by every ministry. — q. 2260. Why? — I am not in the secrets of the ministry to say why; but I speak of facts as they are. Appointments are made.

Der Konflikt, der durch die Behauptung der Legislative Assembly entstanden war, dass die Regierung Gelder ausgebe ohne Ermächtigung durch das Parlament, liess es zu weiteren Verhandlungen nicht kommen, erst in der Session 1862/63 wurde die Materie wieder aufgenommen und zwar, wie wir bereits erwähnt haben, fanden gleichzeitig mit der Untersuchung des Komitees die Beratungen der Bill statt. Während also das zu erlassende Gesetz der Regierung mehr Macht geben sollte, so hatte es doch zu gleicher Zeit zu erfüllen, was bei Beginn des Bahnbaues verheissen wurde und was das allgemeine Verlangen war, zu ermöglichen, dem Staate die Bahnen aus der Hand zu nehmen; nur für voraussichtlich kurze Zeit, wo die Regierung die Bahnen noch selbst verwalten würde, waren diese erweiterten Machtbefugnisse nötig.

Gehen wir nun näher auf den Gang der Gesetzgebung ein.

Am 25. November 1862 beantragte der Minister *Mac Mahon* folgende Resolutionen[26]):

Es solle eine Bill gebracht werden des Inhalts, dass dem Board of Land and Works Vollmacht gegeben werde, nicht für Eisenbahnzwecke benutztes Land zu verkaufen oder zu verpachten; ferner alle oder einige Bahnen zu verpachten, für die Benutzung der Bahnen Fahrgeld zu verlangen.

In der Begründung derselben führt *Mac Mahon* aus, dass damit teils Lücken des bestehenden Rechts ausgefüllt, teils für Verpachtung der Eisenbahnen Vorkehrungen getroffen werden sollten, da man der Ansicht sei, die Bahnen sollten verpachtet werden, weil eine Gesellschaft sie mit grösserer Wahrscheinlichkeit profitabler verwalten würde als die Regierung.

Natürlich solle jede wirkliche Verpachtung von der Einwilligung des Parlaments abhängig sein; das Gesetz solle nur die allgemeine Vollmacht geben.

---

26) That it is expedient that the Board of Land and Works should have power to sell or lease land not required by it for railway purposes, and to lease all or any of the lines of railway; and should be authorized to collect tolls and rates for the carriage of passengers and goods. — That a Bill be brought in for the above purposes.

Am 16. Dezember bringt er die Bill: „An Act for the better management of the Victorian Railways.“

Diese Bill hat also verschiedene Zwecke; erstlich bestand bisher, wie wir gesehen haben, kein Gesetz, das dem Commissioner of Railways gestattete, by-laws für die Verwaltung seines Ressorts zu machen, sowohl für den Betrieb, als in Bezug auf die Tarife; ferner war Vorsorge zu treffen dafür, dass Beamte anderen Verwaltungszweigen überwiesen werden konnten mit Anrechnung der Dienstzeit bei den Eisenbahnen, und endlich für die in den oben erwähnten Resolutionen genannten Zwecke. —

Das Hauptinteresse nahm die Frage der Verpachtung für sich in Anspruch.

Ganz allgemein war die Stimmung für Verpachtung, die Regierung selbst erklärte, je eher die Bahnen verpachtet würden, desto besser; eine Gesellschaft würde dieselben besser und ökonomischer verwalten.

Dies war die Ansicht aller; und selbst ein Redner[27]), der darauf hinwies, dass in Belgien die Bahnen vom Staate verwaltet würden, verwahrte sich dagegen, dies als Grund angeführt zu haben, dass die Bahnen beständig in den Händen der Regierung bleiben sollten; im Gegenteil, er sei stets für Verpachtung gewesen; er führte es nur an, damit man nicht in ungebührlicher Hast vorginge.

Eine ernste Opposition gegen das Prinzip der Verpachtung war also nicht vorhanden; eine gewisse Gegnerschaft kam von anderer Seite, die für den Verkauf der Bahnen eintrat, mit der Begründung, dass die Regierung die Bahnen am Ende der Pachtzeit wahrscheinlich in höchst verfallenem Zustande und das Betriebsmaterial nahezu abgenutzt zurückerhalten würde.

Einige wollten eine Trennung vorgenommen haben im Verpachten von Güter- und Personenverkehr, worauf erwidert wurde, dass solches System in Neusüdwales versucht worden sei und sich nicht bewähre, wegen der grösseren Zahl der Beamten,

---

[27]) Mr. *Duffy*.

welche es erfordere. Ein in diesem Sinne gestelltes Amendement wurde daher auf diese Antwort hin zurückgezogen.

Das Bedenken, das ausgesprochen wurde, dass der Verkehr der Bahnen noch nicht genügend entwickelt sei, um den Wert derselben deutlich erkennen zu lassen, wurde beschwichtigt mit dem Hinweise, dass eine möglichst ausgedehnte Konkurrenz stattfinden solle.

Einen eigentümlichen Standpunkt nahm ein Redner ein, der dem Parlament das Recht bestritt, über die Verpachtung zu beschliessen; sie seien nur Verwalter des hauptsächlich englischen Kapitalisten gehörenden Vermögens; es solle diesen Kapitalisten die Möglichkeit gegeben werden, sich zusammenzuthun und die Bahnen selbst zu verpachten.

Die sich auf die Verpachtung beziehenden Paragraphen (7—10) wurden von der Assembly angenommen.

Auch der Council nahm sie an, machte jedoch Zusätze, die zu einem Streite mit der Legislative Assembly führten.

In cl. 10 wollte er nämlich den Zusatz, dass die Bedingungen der Verpachtung von beiden Häusern des Parlaments bewilligt werden müssten. Dagegen verwahrte sich die Legislative Assembly, da es ein neues Prinzip enthalte[28]); der Legislative Council habe kein Recht, über Geldangelegenheiten zu entscheiden. Beide Häuser ernannten zehn Mitglieder, die zu einer Konferenz zusammentraten, woraufhin der Council sein Amendement zurückzog.

Die Bestimmungen über die Verpachtung waren demnach folgende: Die Regierung hat das Recht, die Bahnen zu verpachten zu solchen Bedingungen, wie sie sie für richtig hält (cl. 7). Der Zeitraum der Verpachtung beträgt 7 Jahre (cl. 8). Die Regierung hat 30 Tage vor dem Ausschreiben der Konkurrenz, welche erst nach 8 Monaten beendet sein soll, die Bedingungen der Verpachtung der Legislative Assembly vorzulegen.

---

[28]) A novel principle of legislation equivalent to an Act of both Houses of Parliament without the Royal Assent; and that it relates to public interest of a pecuniary kind, the consideration of which peculiarly belongs to the Legislative Assembly etc. etc.

Die Bestimmungen über die Verpachtung der Eisenbahnen waren, wie gesagt, der Hauptgegenstand des Gesetzes; wir wollen noch kurz den übrigen Inhalt mitteilen.

Cl. 11—16 gestattete dem Governor-in-Council, Reglements „by-laws“ zu machen; Cl. 13 sagte, dass die Bahnen steuerfrei sein sollten. Es wurde auf das Verlangen der Besteuerung auch der Staatsbahnen mit der Begründung, dass infolge des durch die Bahnen geschaffenen Verkehrs öffentliche Arbeiten nötig würden, erwidert, dass der Staat in anderer Weise zu den lokalen Fonds Beitrag leiste, während die Privatbahnen dies nur durch Steuerzahlung thäten.

Die Cl. 21—24 sind eigentlich überflüssig wegen der in Cl. 11—16 gegebenen Erlaubnis, by-laws zu machen, sind aber wohl infolge des Anlasses zum Gesetz eingeschoben worden. Sie bestimmen nämlich, dass man vor Abfahrt des Zuges den Fahrpreis zu entrichten hat und auf Verlangen das Billet vorzeigen muss; fährt man in höherer Wagenklasse oder weiter, als das Billet erlaubt, so muss man die Differenz nachzahlen; wird man ohne Billet betroffen, so muss man den für die entfernteste Station gültigen Preis zahlen.

Die anderen Bestimmungen des Gesetzes sind von geringer Bedeutung.

Die zweite Lesung der Bill fand am 28. April 1863, die dritte Lesung in der Legislative Assembly am 11. August statt; nach den Verhandlungen im Council wurde die Bill am 10. September in der Legislative Assembly zum dritten Mal gelesen und erhielt am 11. September Sanktion (Royal Assent) als „An Act for the better management of the Victorian Railways.“

Die Regierung erklärte, sie würde schleunigst Schritte thun, um noch vor Ende des Jahres die Bahnen zu verpachten.

Während also alles bisher Vorgeführte dahin trieb, die Bahnen den Händen der Regierung zu entziehen, dürfen wir diese Periode nicht beschliessen, ohne uns zu erinnern, dass im Gegensatz dazu der Staat durch den Ankauf der G.-M. Bahn seinen Besitzstand an Eisenbahnen erweiterte.

Sowohl in der Schlussrede der Session 1858/59 als auch der Session 1860 hatte der Gouverneur Bezug genommen aut das von der Legislatur festgesetzte Prinzip, dass die Hauptbahnen Eigentum des Staates sein, alle anderen jedoch Privatunternehmungen überlassen sein sollten.

Seine Worte waren am Schlusse der ersten Session[29]):

„Die verschiedenen Gesetzentwürfe, betreffend die Privateisenbahnen, welche zum Gesetz erhoben worden sind, führen das Prinzip durch, welches von einer vorhergehenden Volksvertretung ausgesprochen ist, nämlich, dass der Bau der Haupteisenbahnen in den Händen der Regierung liegen, aller anderer Bahnen Privat-Unternehmern überlassen werden sollte.“ —

Am Schlusse der zweiten Session sagte er[30]):

„Das Gesetz, durch welches das Unternehmen der Geelong Melbourne Eisenbahngesellschaft dem Board of Land and Works übertragen wird, hat nicht nur die gesammten Hauptlinien der Kolonie in die Hände des Staates gegeben, sondern auch Ihr Verlangen gezeigt, den Staatskredit unerschüttert zu erhalten, und muss daher den Inhabern unserer Staatspapiere verstärktes Vertrauen einflössen.“

Es ergiebt daher die Endbetrachtung dieser Periode der Eisenbahnpolitik Victorias, dass die ersten Erfahrungen mit der Staatsbahnverwaltung während des Baues der Stammlinien dem Parlamente die Richtigkeit des im Jahre 1857 angenommenen Prinzips bestätigten.

---

29) „The several Private Railway Bills which have ripened into Acts carry out the principle enunciated by a former Legislature, namely, that while the construction of the main lines should be kept in the hands of the Government, all other lines should be left to private enterprise.“

30) „The Bill investing the undertaking of the Geelong Melbourne Railway Company in the Board of Land and Works has not only placed the whole of the trunk lines of the colony in the hands of the State, but has evinced your desire to maintain inviolate the public faith, and must impart additional confidence to the holders of our securities.“

Denn wenn auf der einen Seite jetzt feststand, dass der Staat der Eigentümer der Hauptbahnen sein müsse, so hatte die ihnen in dieser Zeit bewiesene Unfähigkeit der Staatsbahnverwaltung den Grundsatz befestigt, dass die Verwaltung dieses Eigentums nicht Sache der Regierung sein sollte, und hatte zur Schaffung der Grundlage für eine Verpachtung an Privatgesellschaften geführt.

Kapitel VIII.

Der Sieg des Staatsbahnsystems und der Beschluss weiteren Baues von Staatsbahnen. 1863—1868.

Als die Gesetzgebung des Jahres 1863 die Regierung in den Stand setzte, die Bahnen zu verpachten, waren diese nahezu vollendet. Im Jahre 1864 war die Bahn zum Murray River in ihrer ganzen Länge eröffnet und damit die beste Gelegenheit gegeben, daran die Verpachtung anzuschliessen. Trotzdem unternahm die Regierung nichts, und auf wiederholte Anfragen lautete die Antwort stets, es sei noch kein Beschluss gefasst. Endlich kam die Erklärung, dass man die Verpachtung vorbereite, man habe sich aus Europa Information geholt, Pachtkontrakte schicken lassen[1]) und prüfe die Frage eingehend; man dürfe nicht überstürzt handeln und es bereite grosse Schwierigkeit, alle Umstände zu berücksichtigen; die Regierung sei jedoch von der Notwendigkeit der Verpachtung durchdrungen; sobald als möglich solle dieselbe stattfinden[2]).

Wirklich hatte die Regierung sich an ihren Agenten *Pasley* in London gewandt, doch kam keine genügende Information. Sie erklärte daher im Jahre 1865[3]), dass sie, falls nicht bald

---

[1]) So aus Holland, wo soeben zum ersten Male der Versuch der Verpachtung von Staatsbahnen gemacht war.

[2]) Diese letzten Erklärungen lauteten (Mr. *Verdon* 31. Januar 1865): „Government are as aware as any one of the necessity of leasing these railways, but all I can say now is that the thing will be done as soon as possible.“

[3]) In diesem Jahre wurden die Bestimmungen des Gesetzes des Jahres 1863 ausdrücklich wiederholt in dem Gesetze: „An Act to amend and consolidate the

mehr Nachricht zu erhalten sei, auch ohne solche Mitteilungen für Verpachtung der Bahnen Vorschläge machen würde.

Als der Minister im Jahre 1866 daran erinnert wurde, erklärte er, dass noch nicht genügendes Material zur Hand sei, um Gesetzesvorschläge machen zu können; ferner weist er darauf hin, dass die Finanzen der Bahnen sich wesentlich gebessert hätten, was es fraglich erscheinen lasse, ob man die Bahnen überhaupt verpachten solle.

Bei Beratung des Budgets im Februar 1867 wurden bereits Stimmen laut, die sich direkt gegen die Verpachtung erklärten. Der Treasurer Mr. *Verdon* sagte, dass die Verpachtung nicht ratsam sei, denn, wohin man auch blicke, man sei jetzt überall für Staatsbahnen. Er selbst sei früher für Verpachtung gewesen, doch bei einem Aufenthalt in England umgestimmt worden.

„Wohin ich in England kam, hörte ich Klagen über die Verwaltung der Bahnen; und was ich von der Verwaltung der Privatbahnen in England sah, hat — ich muss es offen gestehen — meine frühere der Verpachtung günstige Meinung wesentlich abgeändert“ [4]).

Im Verlaufe der Session kommt der Gegenstand wieder zur Behandlung bei Beratung des Etats für die Eisenbahnen [5]). Wieder wird das Verlangen nach Verpachtung gestellt. Ein Redner nimmt Bezug auf die letzten Ausführungen des Ministers und erklärt das in England hervortretende Verlangen nach Staatsbahnen aus der übergrossen Konkurrenz und der daraus folgenden Zahlungsunfähigkeit vieler Gesellschaften.

Laws relating to Public Works,“, dem sog. „Public Works Statute 1865“. In Abschnitt III, Absatz 2, cl, 98 heisst es: „The board by the direction of the Governor in Council may demise and lease any line of railway etc. to any person willing to take the same for any term not exceeding seven years and for such rent as the Governor in Council thinks fit.

4) „Everywhere I went in England I found complaints made of the management of the railways; and what I saw of the management of railways in the hand of private companies in England I freely confess that the opinion which I formerly held in favour of the leasing of our railways was considerably modified by what I saw.“

5) Parl. Deb. 25. Juni 1863.

Nach seiner Ansicht war es sehr richtig, dass der Staat die Bahnen baute, denn es war Staatskredit erforderlich, um Kapitalisten zur Anlage des nötigen Kapitals zu bewegen; aber die Verwaltung solle in Händen von Privatgesellschaften sein. Die Staatsverwaltung könne nicht so sparsam sein infolge der Patronage, d. h. der Anstellung von Beamten nicht nach ihren Fähigkeiten, sondern aus politischen Gründen und in grösserer Anzahl als nötig sei[6]).

Noch von verschiedenen Rednern wurde Verpachtung der Staatsbahnen Victorias gefordert; das Verlangen nach Staatsbahnen sei in England nicht ernst gemeint; nur um eine finanzielle Krisis zu vermeiden, habe man den Wunsch geäussert; würden die Bahnen verpachtet, so würden sie fünfundzwanzig Prozent mehr Einnahme geben.

Dagegen nimmt der Minister *(Sullivan)* die Staatsbahnverwaltung in Schutz; allgemeine Angriffe gegen dieselbe, dass sie extravagant sei, seien wertlos, nur Vergleiche könnten die Wahrheit ergeben. Er führt nun aus, dass auf den englischen Bahnen die Betriebskosten (working expenses) im Durchschnitte 51,65 % der Einnahme betragen, in den Kolonien dagegen in Indien 41,34 %, in Neusüdwales 65,60 %, auf der Privatbahn Melbourne Hobson's Bay United Company 47,60 %, auf den Staatsbahnen Victorias 45,72 %.

Die Frage der Verpachtung verlange grosse Ueberlegung, ausserdem seien die Eisenbahnen etwas mehr, wie eine blosse Einnahmequelle; aus vielen Gründen sei es besser, dass der Staat sie in seinen Händen behielte.

Auch sei keine Offerte in Betreff der Verpachtung eingegangen.

---

[6]) „It was very proper for the State to construct the railways, because it required national credit to induce capitalists to invest the money necessary to carry out the undertaking; but the time seemed to have arrived when the State should give up the control and management of the railways. — It was impossible that they could be so well develloped or worked so economically by the Government as by a private company. The patronage in the appointment of the various officers tended to retrenchment and to cause the number of officers employed to be greater then was absolutely necessary. A. a. O.

Nachdem so die Regierung immer entschiedener gegen die Verpachtung auftrat, verschwand die Frage aus der Diskussion; zwar sprachen vereinzelt hin und wieder Redner, wenn ihnen etwas in der Verwaltung nicht gefiel, den Wunsch der Verpachtung aus, doch die Stimmung im Allgemeinen war umgeschlagen; teils weil seit 1867 die Frage der Verwaltung in den Hintergrund gedrängt wurde durch die Frage nach weiterer Ausdehnung des Eisenbahnsystems, theils wegen der günstigen finanziellen Lage der Eisenbahnen.

Freilich standen diese beiden Fragen in einem gewissen Zusammenhange miteinander. Denn die Opposition gegen die Staatsbahnverwaltung ging zum grossen Teile aus von denen, welche Ausdehnung des Bahnnetzes wünschten und auf eine solche desto eher rechnen konnten, je besser die Eisenbahnen verwaltet und je rentabler sie infolge dessen wurden.

Diese Agitation für neue Bahnen wurde nun desto reger, je näher die Vollendung der im Jahre 1857 beschlossenen Bahnen rückte und drängte schliesslich alle anderen Interessen zurück. Doch ehe wir diese Bestrebungen schildern, welche zur Folge haben, dass der Gedanke der Verpachtung endgültig aufgegeben wird und der Staat, dessen Eigentum an Eisenbahnen zur selben Zeit alle Privatbahnen mit Ausnahme der kleinen Vorstadtbahn einverleibt sind, von nun an dauernd Eigentümer und Verwalter der Eisenbahnen wird, wollen wir kurz die Verwaltung dieser Zeit prüfen.

Die Klagen gegen dieselbe hörten nicht auf. Der Abgeordnete Mr. *Zeal*, früher selbst Staatsbahnbeamter, dann bei den Unternehmern *Cornish & Bruce* angestellt, verlangte Einsetzung eines Komitees, das die Eisenbahnverwaltung zu prüfen hätte; es herrsche grosse Extravaganz und schlechte Verwaltung, die enorme Kosten verursache, auch das Leben der Passagiere sei durch schlechte Bremsvorrichtungen in Gefahr.

Der Antrag von *Zeal* ging dahin, dass die Verwaltung des Passagier- und Güterverkehrs durch das Locomotive Department untersucht werden solle, um festzustellen ob die Betriebsausgaben von Stationen an Orten geringer Bevölkerung nicht reduziert

werden könnten, und die daraus entstehenden Ueberschüsse bevölkerten Distrikten, die nicht genügend versorgt seien, zugewandt werden könnten, damit der Vorteil des Reisens mehr der arbeitenden Klasse zu gute komme.

Zweitens sollten die Kosten und die Art und Weise des Baues der bisherigen Bahnen untersucht werden.

Dieser letzte Antrag über den Bau wurde abgelehnt, da gerade ein Prozess gegen *Bruce* über 350 000 Pf. St. schwebte, in dem *Zeal* einer der Hauptzeugen sein sollte, und man annahm, er könnte sich durch Aussagen vor dem Komitee Vorteile verschaffen; dagegen wurde der erste Teil angenommen.

Das Komitee wurde am 19. Mai eingesetzt und berichtete am 9. Juni, dass es infolge der Kürze der Session nichts mitteilen könne, da eine sehr lange Untersuchung nötig sei.

Gleichzeitig fand noch ein Streit zwischen Mr. *Zeal* und dem Engineer-in-Chief statt, wegen eines Kontraktes mit *Bruce*, zur Zeit als *Zeal* Beamter war. *Zeal* verlangte ein Komitee, das die Korrektheit der gegen ihn erhobenen Anklagen prüfen solle. Dieses Komitee berichtete am 30. Mai 1865, dass Mr. *Higinbotham* in Abrede stelle, derartige Anklagen erhoben zu haben [7]).

Anlass zum Streite hatte ein Bericht des Engineer-in-Chief an den Minister vom 26. April 1865 gegeben über dem Departement gemachte Vorwürfe; z. B. was die Bremsvorrichtungen beträfe, so seien ganz dieselben in Anwendung, wie auf der G. M. Bahn, und er sehe nicht ein, warum die Regierung die Kosten für Experimente zahlreicher Erfindungen tragen solle.

In Erörterung anderer Angriffe erwähnt er auch eines Kontraktes, bei dem Mr. *Zeal* thätig war, auf dessen Bericht hin die Kontrakte des Mr. *Bruce* bestätigt wurden; „Mr. *Zeal* nahm dann Stellung bei *Bruce* an mit dreifachem Gehalt, ist jetzt Mitglied des Parlaments.“

---

7) „That the interference drawn by the House from the last paragraph of Mr. *Higinbotham*'s Report, as to his imputing fraud or impropriety to Mr. *Zeal* is denied by Mr. *Higinbotham*.“

Durch diesen Bericht fühlte sich *Zeal* verletzt. Auf Grund des Komiteeberichtes wurde eine Resolution angenommen, die ihn entlastete.

Noch einmal berichtete der Engineer-in-Chief über die Sicherheitsmassregeln und sagte, dass bei Eröffnung der Bahn, wo lauter neue Leute angestellt waren, vielleicht Mängel vorhanden gewesen seien, jetzt jedoch seien alle abgestellt.

Er sei bereit sich vor jedem gerecht zusammengesetzten „fairly constituted“ Komitee des Parlaments gegen Anklagen von *Zeal* oder sonst Jemandem zu verteidigen.

Noch viele Angriffe wurden gegen die Verwaltung gemacht und viel Verlangen auf Abhülfe an sie gestellt; doch es lohnt nicht der Mühe, auf sie weiter einzugehen; wenn auch manche berechtigt waren, so verdient ein grosser Teil der Anklagen wohl den Namen, den der Minister *Sullivan* ihnen am 26. Juni 1867 gab, nämlich „Behauptungen ins Blaue hinein“ „random statements.“ Auch sie hörten mehr und mehr auf, als die Frage weiterer Ausdehnung des Systems grössere Bedeutung gewann.

Die Bestrebungen für eine Ausdehnung des Bahnsystems reichen weit zurück. Schon an anderer Stelle haben wir erwähnt, dass mit Beginn des Staatsbahnsystems die verschiedenen Distrikte sich regten, um Bahnen für sich zu erhalten. Bei Beratung der Main Trunk Line Bill (3. November 1857) beklagte sich der Vertreter der westlichen Distrikte darüber, dass dieselben übersehen seien; tausende Tonnen Kartoffeln im Westdistrikt verfaulten aus Mangel an Beförderungsmitteln nach den Städten.

Von 1857 an kamen zahlreiche Petitionen an das Parlament, die Eisenbahnen für bestimmte Distrikte verlangten, oder Anträge auf Vermessungen für bestimmte Linien enthielten. Am 19. März 1861 kam eine Petition des Nordwestdistriktes, dass an Stelle zweier Gleise in den 1857 sanktionirten Bahnen nur eins gelegt werden und das so gesparte Geld zu Bahnen nach den westlichen und nördlichen Distrikten verwandt werden solle, und zwar sollten diese Bahnen so bald als möglich gebaut werden. Etwas

später regte sich der Osten; im Jahre 1864 fanden Versammlungen statt und Petitionen gelangten an das Parlament für Bahnen in Gippsland, besonders für eine Bahn vom Hafen Port Albert nach Sale. Je näher die Vollendung der Bahnen rückte, desto eifriger die Agitation.

Am 1. März 1865 wurde ein Komitee eingesetzt, zu prüfen, ob der Bau einer Eisenbahn nach den Ovens und Murray Goldfeldern hin wünschenswert sei. Dasselbe berichtete am 8. Juni folgendermassen:

Es solle eine Bahn von Goornong nach Bengalla, dem Südufer des Murray River gegenüber der in Neusüdwales gelegenen Stadt Albury, gebaut werden und einer Zweigbahn von Wangaratta nach Beechworth.

Die zweiundachtzig Meilen lange Bahn solle billig gebaut werden und nicht mehr als 6000 Pf. St. die Meile, also zusammen 500 000 Pf. St. kosten, was zu sechs Prozent eine jährliche Zinsenlast von 30 000 Pf. St. gäbe. Es würde sich ein Reingewinn von 30 000 Pf. St. ergeben. Eine solche Bahn würde einer grossen Bevölkerung Lebensunterhalt schaffen, den Weinbau im Murray Thal gestatten, die Transportkosten von Maschinen zum Bergbau erniedrigen, welche bisher hauptsächlich den Aufschwung des an Mineralien reichen Distrikts gehemmt hatten; sollte man noch andere Zweigbahnen bauen wollen, so solle insbesondere Kilmore berücksichtigt werden.

Von den Aussagen der Sachverständigen sind am interessantesten die des Ingenieurs *M. Nathaniel Weeks Pollard.* Zunächst hebt er hervor, dass neue Bahnen bedeutend billiger sein würden, da der Küstenabfall (Coast range) des Murray Flusses überschritten sei, die Löhne seien vierzig Prozent niedriger als früher, eine grössere Anzahl von Unternehmern sei jetzt im Lande, man habe gesehen, dass es Unsinn sei, grosse Kontrakte zu machen, man könne jetzt Bahnen für 10000 Pf. St. statt 40000 Pf. St. pro Meile bauen.

Man sage, es sei Unrecht, dass die unversorgten Gegenden für die Zinsen der Anleihe aufkommen sollten. Dieser Vorwurf

sei nicht berechtigt, wenn dahin gestrebt werde, dass alle Distrikte, soweit es möglich sei, Bahnen erhielten.

Ein anderer Vorwurf sei, dass der Staat seine Schuldverpflichtungen (liabilities) vergrössere.

Er halte es für ebenso gerecht, dass der Staat zum Zwecke des Bahnbaues borge, wie ein privater Geschäftsmann sein Betriebskapital vergrössere, sobald es sich um reproduktive Anlagen handle. Was die Frage „Staatsbahn oder Privatbahn“ anbetreffe, so habe die Regierung besser gebaut als die Privatunternehmer, die auch in anderen öffentlichen Werken z. B. den Bendigo Wasserwerken oft Unfähigkeit in der Verwaltung bewiesen hätten.

Ausserdem seien die Preise der Privatunternehmungen oft höher, z. B. auf der M. H. Bahn 6 *s* 6 *d* für zwei Meilen, während die Regierung dasselbe für neun Meilen fordere. Ferner sei ein Vorzug der Staatsbahnen, dass sie der indirekten Vorteile willen selbst dann betrieben werden können, wo eine Privatbahn bankerott wäre, z. B. jetzt, wo jährlich ein Deficit von einer viertel Million vorhanden sei.

Da die Privaten nur bauen, wenn sie Profit finden, so könne man den Bahnbau „ad Graecas Calendas“ verschieben, wolle man dem Staate nicht den Bau überlassen.

Was die Frage der „billigen Bahnen“ betreffe, so habe die M. H. Gesellschaft erst eine solch sogenannte „billige Bahn“ gemacht und darauf die Bahn vollkommen umbauen müssen. Dasselbe war mit der G. M. Bahn der Fall.

Die Essendon Bahn rief man als Triumph billigen Baues aus; ihre finanziellen Nöte erlauben den Betrieb nicht; doch wäre derselbe ohnedies wegen des schlechten Zustandes der Linie ganz unmöglich. Was die amerikanischen Bahnen betreffe, die so oft als Beispiele gepriesen wurden, so sagten die Ingenieure, dass die Erhaltungskosten allen Profit verschlängen.

Die Bahnen sollten daher solide gebaut werden. Befragt, was es zu bedeuten habe, dass eine grosse Anzahl Güter auf Bullochskarren von Melbourne nach den Flussgebieten befördert würden, obwohl die Bahn von Melbourne nach Echuca da wäre,

antwortet er, es dauere lange, nachdem eine Bahn gelegt sei, ehe es in das Gehirn stupider Köpfe eindringe, sich des besseren Transportmittels zu bedienen. „Wer sein ganzes Leben lang Bullochsen benutzt hat, thut so bis an sein seliges Ende[8])“.

Ihm wird darauf erwidert, dass wenn von Melbourne nach Echuca der Preis per Bullochskarren 30 *s* wäre, und die Staatsbahnverwaltung verlange 50 *s*., so sei es nicht „stupide“, sich des alten Kommunikationsmittels zu bedienen.

Wichtig ist ausser den Aussagen *Pollards* die Beilage des Engineer-in-Chief *Th. Higinbotham*, welche den geringen Unterschied der Kosten einer Eisenbahn und einer Chaussee — wegen der hohen Erhaltungskosten letzterer — darthun.

Einen weiteren Erfolg hatten die Untersuchungen des Komitees vorläufig nicht, beeinflussten jedoch die spätere Gesetzgebung.

Bald nachher wurden Vermessungen für andere Bahnen verlangt, so am 1. Mai 1865 von Geelong nach Colac.

Am 14. Februar 1866 kam wieder eine Petition für eine Bahn nach den Westdistrikten; bald darauf für den Osten nach Gippsland. Dort waren zwei Bahnen projektiert; eine im nördlichen Teil, von Melbourne nach Sale, eine im südlichen von Port Albert nach Sale, für welche beide rege Agitation herrschte; falls die Regierung die Bahn nicht bauen wolle, hiess es, wollen die Gipsländer es selbst thun.

Der Engineer-in-Chief berichtete an den Minister (8. Mai 1866), dass nur die Bahn Melbourne-Sale nützlich sei; es würden beide Bahnen ca. 7500 Pf. St. per Meile kosten, auch die von Port Albert nach Sale, und nicht 4200 Pf. St. wie behauptet würde; letztere Bahn sei nicht zu empfehlen, da die Reise länger sei als zu Wagen und durch viele Seen Konkurrenz gemacht werde.

Die Regierung erwiderte daraufhin, dass sie jede Privatgesellschaft, die beweise, dass sie Mittel und Absicht habe, eine

---

[8]) „I can say, talking from experience, that it is a long time when a railway is put down in a new country before you can beat it into the brains of stupid heads to got them to use the better means of communication. Those who have been using bullocks all their lives continue bullocks to the end of the chapter.“

Bahn, die ersichtlich profitabel sein würde, auszuführen, unterstützen werde, wie die Inglewood Tramway; es werde eine Vermessung der direkten Linie gemacht werden[9]).

Daraufhin wurde der Antrag für Vermessung der Albert Sale Bahn zurückgezogen.

Es ist noch eines Antrages aus dieser Session Erwähnung zu thun, der zwar der ungünstigen Zeitverhältnisse halber zurückgezogen wurde, aber doch von Bedeutung ist, da er im wesentlichen Gedanken enthält, die in der allerneuesten Zeit in Victoria wieder Leben gewonnen haben und für neue Ideen gehalten worden sind.

Am 21. Mai stellt der Abgeordnete *Levey* den Antrag, dass in den Fällen, wo lokale Körperschaften eine Garantie von vier Prozent auf die Gesammtkosten eines Bahnbaues gewähren wollen, Gelder für den Bau solcher Bahnen bewilligt werden sollen.

Er begründet diesen Antrag in folgender Weise: Es sei in letzter Zeit viel für Bahnen agitiert worden und es sei sicher, dass in nicht allzuferner Zeit das Bahnsystem ausgedehnt werden müsse.

Der Bau neuer Bahnen sei von Vorteil, da sie die Ansiedlung von Landleuten ermutigen, Melbourne und die Märkte der Goldfelder besser und billiger mit Vieh versorgen, den Wert des Landes erhöhen und das Eisenbahneinkommen aus den bestehenden Bahnen bedeutend vermehren würden. Finanziell sei die Anlage günstig, denn wenn man bedenke, dass die bestehenden Bahnen die Gebirgskette (Dividend Range), zu überwinden hatten, dass die Löhne höher waren, und trotzdem die Bahnen jetzt vier Prozent brächten und ein weiteres Anwachsen der Einnahme zu erwarten sei, so lasse sich für neue Bahnen nur Günstiges erwarten.

Nun könne man sagen, Privatunternehmer sollten die Bahnen bauen. Darauf sei zu antworten, dass das hier in Victoria nicht ginge, wo eine Gesellschaft Aktien nicht los werden könne,

---

[9]) Die Unternehmer der direkten Linie hatten 500000 Acres verlangt.

falls nicht eine Dividende von zehn Prozent in Aussicht stehe; auch könne ein Hinweis auf die Geschichte der Privatbahnen in Victoria Niemanden dazu veranlassen, das Innere der Kolonie durch Privatbahnen aufschliessen zu wollen[10]).

Die Regierung müsse daher eintreten. Dabei könnte nun nicht länger ertragen werden, dass gewisse Distrikte einen grossen Vorteil vor anderen erlangten. So z. B. sei es ein schreiendes Unrecht, dass Beechworth — für welches er bereits bei früherer Gelegenheit um eine Bahn gebeten hatte — übersehen worden sei.

Man werde in den nächsten und folgenden Sessionen Versuche — so prophezeit der Antragsteller — erleben, Bahnen nicht nach Massgabe der Gerechtigkeit, sondern auf dem Wege der Interessenvereinigung, des sogenannten „log-rolling" zu erhalten.

Sein Vorschlag wolle dies Verfahren verhindern, indem eine Teilung der Verantwortlichkeit zwischen der Regierung und den interessirten Gegenden herbeigeführt werden solle.

Dass die Regierung die ganze Bürde trüge, wäre nicht recht, denn die Wertsteigerung des Landes erweise den Distrikten, in denen Eisenbahnen angelegt würden, Vorteile, die berücksichtigt werden müssten; da die Regierung billiger als Individuen oder lokale Körperschaften borgen könne, so solle sie zu fünfundeinhalb Prozent eine Anleihe aufnehmen, von denen vier Prozent die lokalen Körperschaften garantieren sollten.

Der Minister der Eisenbahnen (*Francis*) erwiderte auf diese Rede, dass die Zeit für den Antrag schlecht gewählt sei; es seien noch über eine Million Staatsobligationen unverkauft;

---

[10]) „It may be said — so lauteten seine Worte — that railways ought to be constructed by private enterprise. The answer to that is, that private enterprise in this country is quite unequal to cope with such works. — In a country where no public company is likely to have its shares subscribed for unless it can show a revenue of ten per cent; there is little or no probability of persons being inclined to invest money in the construction of railways, with are not likely to prove so remunerative. — Moreover, except in the case of the Melbourne Hobson's Bay Railway private enterprise in the construction of Railways in Victoria has not been attended with such prosperous results as to induce people to open up the interior of the colony by the construction of lines of railway.

die Lage des Marktes sei so, dass im März Neusüdwales einen Betrag von 700000 Pf. St. angeboten habe und darauf 29300 Pf. St. verlangt worden seien.

Es würde höchst thöricht sein, mutwillig und rücksichtslos sich in neue Schulden zu stürzen. Die Motive seien gut, und so lange er Minister der Eisenbahnen sei, wolle er sie berücksichtigen, jetzt solle jedoch der Antrag zurückgezogen werden.

Nachdem ein Vertreter der Westdistrikte der Regierung seinen Wunsch nach Eisenbahnen von Ballarat nach Ararat und Hamilton nach Mount Gambie in der Richtung nach Südaustralien zu mitgeteilt und auch Gippsland sich wieder gemeldet hatte, erklärte Mr. *Levey*, dass er seinen Antrag zurücknehme. Seine Absicht sei gewesen, ungerechte Bevorzugung einzelner Distrikte zu verhindern.

Er schloss seine Rede mit den Worten[11]: „Es ist mein Wunsch, die Regierung gegen die Parlamentsmitglieder, die natürlich für ihre Distrikte wirken, zu schützen; in dieser Absicht stellte ich den zweiten Teil meines Antrages. Ich bin der Meinung, dass wenn gewisse Distrikte den Vorzug einer Eisenbahnverbindung geniessen wollen, sie einen gewissen Anteil an dem Risiko haben sollen.“

Der Gedanke *Levey's*, die Gerechtigkeit verlange, dass die Distrikte, welche Eisenbahnen erhielten, einen Teil der Kosten für dieselben trügen, blieb, wie wir oben sagten, unausgeführt. Nur wenige Jahre vergingen und seine Prophezeiung des „log rolling“ traf ein, aber erst nach 25 Jahren tauchte die von ihm ausgesprochene Ansicht wieder auf. In dem ersten Bericht des im Jahre 1890 geschaffenen Parliamentary Standing Committee on Railways wird ausführlich dargethan, dass aus dem Bau von Bahnen die betreffenden Distrikte und Ortschaften durch die Werterhöhung des Landes Vorteile erhielten und es wird im

---

[11]) „What I want is to protect the Government against what I conceive to be the opportunities of Honorable Members, acting of course for their respective districts; and with that view I framed the second part of my motion. I consider that if certain districts desire to have the benefit of a railway, they should bear a certain portion of the risk.

Anschlusse daran der Wunsch ausgesprochen, dass die beteiligten Distrikte in Zukunft einen Teil der Kosten einer Eisenbahnanlage mittragen sollten.

Wenn im Jahre 1866 der Minister den Antragsteller hinwies auf die ungünstige financielle Lage Victorias, so änderte sich dieses Verhältnis bald; trotzdem wurde dieser oder ein ähnlicher Antrag nicht wieder eingebracht und man geht darum wohl nicht fehl, wenn man andere wichtigere Gründe annimmt, und die Ursache der Ablehnung hauptsächlich in der geringen Dichtigkeit der Bevölkerung und dem damit im Zusammenhang stehenden Mangel einer lebensfähigen Selbstverwaltung sucht, teils in dem Walten der Interessen.

Das Verlangen nach Bahnen wurde indessen immer stärker. Das vorzügliche Gedeihen derselben, besonders in den letzten zwei Jahren 1865 und 1866, liess die Agitation immer reger werden. Am 5. Februar 1867 wurde ein Komitee eingesetzt, um über den Bau einer Bahn nach Colac (Westdistrikt) zu beraten; drei Routen waren vorgeschlagen.

Dasselbe berichtete am 16. Mai 1867, dass in dem Distrikt um Colac 12000 bis 15000 Einwohner sich aufhielten und eine Bahn dahin gebaut werden sollte; eine solche würde 6000 Pf. St. pro Meile inclusive Stationen und Betriebsmaterial kosten, und eine Einnahme von 30000 Pf. St. geben, dabei die Besiedelung von einer Million Acker Landes bewirken; bei einer Frage der Ausdehnung solle besonders eine Bahn von Colac nach Hamilton nicht übersehen werden[12]).

Daraufhin wurde Vermessung der Bahnen nach dem Westen beantragt.

Gegen diesen Antrag wurde geltend gemacht, dass er nur Eifersucht „ill feeling“ zwischen Distrikten herbeiführen könne, und andere Parlamentsmitglieder zu ähnlichen Anträgen veranlassen könne, um sich populär zu machen. Es sei Geldver-

---

12) Von den drei Linien (bezeichnet als Black line, Green line, Pink line) sei die Black line 47 Meilen 10 chains lang, würde 282750 Pf. St. kosten, Land dazu 4000 Pf. St.; die Green line sei 140 Meilen lang, würde 240000 Pf. St. kosten. (Zweiglinie nach Wald bei Birregarra 26000 Pf. St.)

schwendung, Vermessungen zu machen, z. B. für eine Bahn nach Beechworth (N.O.), Sale (O.), und Colac (W.). Dagegen tritt sofort der Vertreter für Beechworth auf und sagte, eine Bahn dorthin würde rentieren und solle bei Ausdehnung des Bahnsystems berücksichtigt werden; es solle etwas für weiteren Bau von Eisenbahnen geschehen.

Der Antrag wurde angenommen, nachdem die Regierung sich unter der Bedingung dafür erklärt hatte, dass sie durch denselben nicht gebunden sein solle.

Noch in derselben Session (14. August 1867) wurde der Antrag gestellt, eine Bahn nach Colac zu bauen.

Dagegen wenden sich Mitglieder anderer Distrikte, z. B. sagt der Vertreter von Nord Gippsland, eine Linie nach Nord Gippsland sei die Wichtigste.

Nachdem von Seiten der Regierung erklärt war, die Zeit für eine Anleihe sei ausserordentlich günstig, erst solle man eine Anleihe aufnehmen und dann die Frage, welche Distrikte mit Bahnen zu versehen seien, prüfen, alle Distrikte sollten ihre Klagen und Rechte vorbringen und nach gerechter Erwägung solle dann entschieden werden, wurde der Antrag zurückgezogen mit der Erklärung, es solle sobald wie möglich eine Anleihe aufgenommen werden.

Aus den verschiedenen Agitationen hatte man ersehen, dass besonders für drei Bahnen Stimmung vorhanden war; eine nach dem oberen Laufe des Murray, der Gegend des Ovens, eines Nebenflusses desselben, dann einer Bahn nach dem Westen nach Colac und einer nach dem Osten nach Gippsland.

Am 11. August 1868 wurde wieder eine Petition für eine Bahn von Melbourne nach Sale gebracht, am 12. August 1868 die Frage gestellt, was die Regierung gethan hätte, um über die beste Route nach den Westdistrikten zu entscheiden, insbesondere von Geelong nach Colac, wo drei Bahnen vermessen seien. Die lakonische Antwort lautete: „Nichts!“

Jedoch hatte die Regierung in Wahrheit sich bereits an den Engineer-in-Chief gewandt, um über die Frage der Ausdehnung sein Gutachten einzuholen; denn sie war entschlossen, nunmehr

mit dem weiterem Ausbau desselben vorzugehen. Und schon am 3. September, noch vor Schluss der Session 1868 brachte sie eine Bill über den Bau neuer Bahnen.

Zu derselben Zeit, in welcher der weitere Ausbau des Staatsbahnsystems beraten wurde, wurde auch, wie wir oben geschildert haben, die letzte Privatbahn — ausser der Vorstadtbahn M. H. Bahn — angekauft. Wir sind damit bei dem Zeitpunkt in der Entwickelung der Eisenbahnpolitik Victorias angelangt, den wir oben als denjenigen bezeichneten, wo die Frage: „Privatbahn oder Staatsbahn“ und die Frage der Verpachtung der Staatsbahnen seine endgültige Lösung erhalten hat.

Denn nie wieder sind seit dem Falle der Essendon Bahngesellschaft in Victoria Eisenbahnen von Aktiengesellschaften unternommen worden; zwar bildeten sich mitunter solche, doch hatte dieses keinen ernsten Sinn, sondern war darauf berechnet, die Regierung zum Bau der betreffenden Bahn zu bewegen; nie wieder hat die Frage der Verpachtung seit dieser Zeit Bedeutung erlangt; mit dem Jahre 1868 ist das Staatsbahnsystem zur Herrschaft gelangt.

Rückblick.

Ehe wir im zweiten Teile unserer Arbeit den weiteren Ausbau des Staatsbahnsystems und die Probleme, zu denen die Verwaltung des immer dichter werdenden Staatsbahnnetzes führte, schildern wollen, ist es angebracht, einen kurzen Rückblick zu werfen auf die bisherige Entwickelung.

Ganz im Gleise der mütterlichen englischen Politik bewegt sich die Eisenbahnpolitik der ersten Zeit; das Privatbahnsystem sehen wir in den ersten Anfängen des Eisenbahnbaues.

Die Verschiedenheit der Verhältnisse, die durch dieselben bedingte Unfähigkeit der Privatunternehmungen, sich auf die eigene Kraft zu verlassen, treibt zur Politik der Vereinigten Staaten, der Unterstützung von Gesellschaften durch Landschenkungen, hin; doch eine weise Landpolitik hemmt diesen Lauf.

Um den Eisenbahnbau zu ermöglichen, wurde daher, wie

in Indien, der Weg der staatlichen Zinsgarantie betreten. Doch die mit derselben in kürzester Zeit gewonnenen bösen Erfahrungen drängen die Entwickelung zum Anschluss an die in Victoria herkömmliche Wegepolitik; der Regierung wird der Bau der Eisenbahnen übertragen.

Als Grundsatz wird zwar zunächst festgehalten, dass der Betrieb der fertiggestellten Bahnen verpachtet werden solle. Doch die schlechten Erfahrungen mit den Privatbahnen, von denen eine nach der andern an den Staat fällt, die Schwierigkeit der Frage der Verpachtung, ferner die nach Ueberwindung der ersten Krisis in der Verwaltung und Finanzen günstige Lage der Eisenbahnen, dazu das allgemeine Verlangen nach weiterem Bahnbaue führen — unter dem begünstigenden Einflusse des allgemeinen staatssozialistischen Charakters der Kolonie — zur Herrschaft des Staatsbahnsystems und zwar zu Staatseigentum und Staatsverwaltung.

Anhang.

1. Der achtstündige Arbeitstag auf den Staatsbahnen Victorias.

In der Übersicht über die Bewegung zur Erreichung des Achtstundentages, welche *Sidney Webb* und *Harold Cox* in der Schrift „The Eight Hours Day" geben, führen sie Victoria als dasjenige Land an, in welchen sowohl die Gesetzgebung als auch öffentliche Meinung in Bezug auf diese Frage am weitesten fortgeschritten ist.[1])

Es waren die Baugewerbe in Melbourne, welche im Jahre 1856 die Forderung des Achtstundentages durchsetzten. Während sich der Achtstundentag 1856 auf 8 Gewerbe erstreckte, ist die Zahl derselben in stetigem Wachstum 1891 auf 60 Gewerbe gestiegen, auf mehr als drei Viertel der Arbeiterbevölkerung.[2]) Von Melbourne aus übertrug sich die Bewegung auch auf andere Städte und Kolonien.

Die Gesetzgebung stellte zum ersten Male den achtstündigen Arbeitstag im Jahre 1874 für Fabrikarbeiterinnen fest; 1877 für Grubenarbeiter.

Sidney Webb schildert den Fortschritt der Gesetzgebung bis zur Gegenwart in allgemeinen Zügen.[3])

Es sei nun hier gestattet, das spezielle Gebiet der Gesetzgebung in Bezug auf die Angestellten der Staatsbahnen herauszugreifen.

Die Frage des Achtstundentages in Bezug auf diese Staatsbeamten Victorias kam zum ersten Male 1869 und 1870 zur

---

1) A. a. O. Seite 43.

2) Dr. *Stephan Bauer*, Arbeiterfragen und Lohnpolitik in Australien, p. 649.

3) A. a. O. Seite 44.

Sprache; der damalige Minister der Eisenbahnen, Mr. *Longmore*, erklärte, es sei seine Absicht, den Achtstundentag einzuführen; freilich liesse es sich nicht auf einmal machen. Als die einzige damals noch bestehende Privatbahn an den Staat fiel, wurde die Regierung aufgefordert, die Angestellten dieser Bahn mit den übrigen gleichzustellen; der Minister erklärte, die Frage sei in Beratung.

Ernste Versuche zur Einführung des Achtstundentages wurden jedoch erst 1882 gemacht; der Minister *Bent* schickte am 23. März an die obersten Eisenbahnbeamten ein Memorandum[4]), es solle vom 21. April[5]) an der Achtstundentag in allen Abteilungen eingeführt werden. Schon am 19. Oktober 1881 hatte er an den Sekretär der Eisenbahnen folgendes Schreiben gerichtet: Ich bin der Meinung, dass acht Stunden Arbeit am Tag genug ist für alle Männer und Frauen in Victoria. Darum werde ich meine Unterschrift für Überzeit stets verweigern.[6]).

Die Beamten äusserten sich dazu ablehnend, der *Traffic Manager* (Betriebsdirektor) schrieb:

„Der achtstündige Arbeitstag kann auf keiner Bahn der Welt eingeführt werden.“

Das Ministerium beschloss darauf, es solle derselbe „thunlichst“ eingeführt werden. („as far as practicable.“).

Trotzdem der Minister diese Verfügungen auf Anfrage im Parlamente mitteilte,[7]) wurde am 28. Juni 1882 der Antrag gestellt, es solle der Achtstundentag sofort auf den Eisenbahnen Victorias eingeführt werden.[8])

Es wurde behauptet, dass das vom Minister gegebene Versprechen nicht gehalten worden sei, dass daher z. B. in

---

4) „Minister directs that the eight hours system is to be brought into operation in all branches on and after the 21st April next.“

5) Eight Hours Day.

6) „I am of opinion that eight hours per diem is long enough for any man or woman to work in Victoria. To carry this out, I shall not sign any sheets for overtime. Thos. Bent.“ (Vgl. Parl. Deb. 2. August 1882).

7) Vgl. Parl. Deb. 27. April 1882, 11. Mai 1882.

8) Mr. *R. Clark:* „That the eight hours system be at once adopted on the Victorian Railways (Parl. Deb. 28. Juni 1882).

Sandhurst Lokomotivführer (engine-drivers) zehn bis fünfzehn Stunden täglich arbeiten müssten. — Der Antragsteller Mr. *R. Clark* behauptete, es sei der Achtstundentag leicht einzuführen, es bestände derselbe überdies schon in Ballarat, und was dort möglich wäre, müsse sich doch auch in Sandhurst machen lassen. Durch überlange Arbeitszeit würden oft Lokomotivführer gehirnkrank; acht Stunden seien genug. — Nachdem einige Reden für und gegen den Antrag gehalten waren, wurde die Debatte vertagt, da der Minister krank war, und erst am 2. August fortgesetzt. Der Antragsteller erklärte sich bereit, Ausnahmen zuzulassen für aussergewöhnliche Fälle (emergencies) für die Bahnwärter (gatekeepers) und die Angestellten, welche ein Jahresgehalt beziehen (employees receiving annual salaries).

Nach einigen Abgeordneten spricht der Minister *Bent* und sucht in einer eingehenden Rede darzuthun, dass der Achtstundentag, soweit es möglich sei, auf den Eisenbahnen Victorias bereits eingeführt sei. Es hätten früher wohl manche Lokomotivführer und Bahnwärter 17—18 Stunden täglich gearbeitet, jetzt jedoch wenige mehr als 8 Stunden. So sei es auch in Sandhurst; und nur etwa ein Dutzend Gepäckträger, die von 12—3 Uhr Mittags nichts zu thun hätten, da in dieser Zeit keine Züge ankämen, hätten verlangt, dass diese Stunden mitgezählt würden. — Dies sei verweigert worden. Auch auf die Bahnwärter sei der Achtstundentag nicht anzuwenden, sonst müsste für dieselben nicht 40 000 Pf. St. im Jahre, sondern das Doppelte ausgegeben werden. Einige derselben haben nicht viel mehr zu thun, als viermal einen Zug passieren zu sehen. Das Achtstundensystem sei, soweit als möglich, auf den Eisenbahnen durchgeführt, und alle Angestellten mit Ausnahme der paar Gepäckträger in Sandhurst, die Karten spielen oder sich sonst vergnügen wollten, seien damit zufrieden.

An etwa 40 Stationen seien Beamte einen grossen Teil des Tages unbeschäftigt, müssten jedoch um 7 Uhr früh am Platze sein und dürften erst um 9 Uhr Abends fort. Wolle man nun annehmen, dass diese 13 Stunden arbeiten, so müsse man entweder grössere Kosten haben, oder die Leute nach den Stunden, wo sie thatsächlich beschäftigt seien, bezahlen.

Nachdem der Minister einen Bericht des Locomotive Superintendent ähnlichen Inhalts vorgelesen hat, sagt er, er könne noch mehrere solcher Berichte bringen, z. B. wie die Einführung des Achtstundentages in Williamstown zur Zeit der Ernte wirken würde, die Berichte seien jedoch zu lang; alle aber bewiesen, dass das Achtstundensystem soweit als möglich durchgeführt sei.[9])

Man dürfe nicht zu weit gehen, denn keine Eisenbahn in der Welt lasse sich gut verwalten mit dem streng durchgeführten Achtstundentag.[10]) Die Regierung habe gethan, was zu machen sei. —

Trotz dieser Ausführungen des Ministers bleibt der Abgeordnete *Clark* bei seinem Antrag und sagt, dass das, was für die Grubenarbeiter möglich sei, auch für Lokomitivführer sich durchführen lassen müsse. Nachdem noch mehrere Redner gesprochen hatten, ohne etwas neues vorzubringen und Einer[11]) seine Verwunderung ausgesprochen hatte, dass man über den Achtstundentag debattiere, der doch in Victoria so fest stehe, dass eine Regierung, die daran rühren wolle, nicht zehn Minuten existieren könne, wird die Debatte bis zum 16. August vertagt.

Als nunmehr der Minister erklärte, er wolle in einigen Tagen nach Sandhurst, um den Klagen ein Ende zu machen, zieht Mr. *Clark* seinen Antrag zurück.

Noch manchmal ist seitdem die Frage des Achtstundentages erörtert worden, im grossen und ganzen aber ist das Wesentliche schon in dieser Debatte enthalten. Das Jahr 1882 also darf man wohl als das bezeichnen, wo der achtstündige Arbeitstag auf den Staatsbahnen Victorias eingeführt wurde.

---

[9]) All Reports show that as far as practicable the eight hours system was already being carried out in the Railway Department.

[10]) Undoubtedly no railway in the world could be successfully worked on the eight hours system pure and simple.

[11] „Every body knew that the eight hours system was so firmly established in this country that nothing in the world could shake it. — No Government who tried to upset it could exist for ten minutes," (Mr. *Tucker*, Parl. Deb. a. a. O.)

2. Die Sonntagsruhe im Eisenbahnverkehr Victorias.

Es ist wohl kaum ein Zufall, dass ungefähr um dieselbe Zeit, wo die Frage des Achtstundentages für die Angestellten der Staatsbahnen Victorias erörtert wurde, auch die Frage der Sonntagsruhe zur Besprechung kam, und gerade auf Veranlassung des Mannes, der bald darauf als Eisenbahnminister für die Einführung des Achtstundentages thätig war, des Abgeordneten Mr. *Bent*,[1]) und es war wohl weniger eine religiöse Strömung, als der wachsende Einfluss der Arbeiterschaft, der auch diese Frage zur Debatte brachte. Zwar finden sich schon vereinzelt Ende der siebziger Jahre Anfragen von Parlamentsmitgliedern, ob die Eisenbahnbeamten wenigstens jeden zweiten Sonntag frei hätten, doch erst im Jahre 1881 wird die Frage aufgeworfen, ob überhaupt am Sonntag ein Eisenbahnverkehr stattfinden solle. Am 4. Mai 1881 fragte Mr. *Bent* den Minister *Patterson*, warum das den Angestellten der M. H. Bahn beim Ankauf der Linie durch den Staat gemachte Versprechen, ihnen jeden zweiten Sonntag frei zu geben, nicht erfüllt werde. Der Minister antwortete, es solle geschehen, er habe bereits Anordnungen erteilt. Durch den Zusatz, er werde mit Einwilligung des Parlaments mehr Züge am Sonntag einstellen, da von vielen Seiten Gesuche darum erfolgt seien, wird die Debatte hervorgerufen über den Betrieb der Eisenbahnen am Sonntag überhaupt. Prinzipielle Anhänger der Sonntagsruhe sind diejenigen Abgeordneten, welche für die Arbeiter sprechen, und diejenigen, welche in dem Betriebe der Eisenbahnen am Sonntag eine Entweihung des Tages er-

---

[1]) Der übrigens selbst kein Anhänger der unbedingten Sonntagsruhe ist, sondern damit zufrieden, wenn die Angestellten jeden zweiten Sonntag frei haben.

blicken. Von der ersten Seite wird behauptet, sechs Arbeitstage in der Woche seien genug; jeder müsse am Sonntag ruhen dürfen und Niemand dürfe gegen seinen Willen an diesem Tage beschäftigt werden.

Die Zweiten sprechen von der Verletzung des „Sabbath;" dem Betriebe der Eisenbahnen würde die Öffnung von Theatern und Bierhäusern bald folgen, man würde zum Sonntag des europäischen Kontinents kommen.[2])

Den Anhängern der Sonntagsruhe wird entgegengehalten, dass in jedem civilisierten Lande ein immenser Betrag Arbeit am Sonntag verrichtet werden müsse;[3]) ein Abgeordneter meint, es käme gar nicht darauf an, dass gerade ein bestimmter Tag in abergläubischer Weise festgehalten werde, sondern dass Jedermann wöchentlich einen Tag für sich, für seine Ruhe und sein Vergnügen frei habe. Der Ruhetag sei von der christlichen Kirche vom siebenten auf den ersten Tag verlegt worden, vielleicht würde es sich wieder ändern.[4]) Ein anderer Redner sagt, die Sonntagsruhe sei eine weltliche Institution, durch englische Gesetze 1595, 1625 und 1627 geschaffen. Das Gesetz des

---

[2]) Einige charakteristische Aeusserungen seien wiedergegeben: Mr. *James:* „The Sunday Trains in Melbourne and from were a standing disgrace to the religious community of the district, and he included in his condemnation some of those who stood in pulpits, for he understood that even they frequently travelled in Sunday trains." — *Gardiner:* „The past history of the world proved that the people were most prosperous wealthy and happy where Sabbath was properly observed. — *Mc Coll:* Any breach of a State in the observance of the Sabbath invariably resulted in the reduction of the comfort and happiness of the people." — *R. Clark:* „Objected to the Introduction of the thin end of the wedge which was calculated ultimately to throw over the grand institution of the Sabbath. — From a physical, mental, social and religious point of view he hoped that never a time would come where the Sunday in Victoria be reduced to the level of the Continental Sunday.

[3]) Der Abgeordnete *Duffy*, der diesen Ausspruch that „it be a necessity of civilization that a certain minority of persons must work on Sunday", erzählte als Anekdote, dass ein früherer Abgeordneter am Sonntag stets kalt gegessen aber die Kartoffeln von seinem andersgläubigen Nachbarn habe kochen lassen.

[4]) *Pearson:* „The working men were as much for Sunday trains as others. All they wanted was one day's rest in seven. The Christian Church hat changed the day of rest from the 7th to the 1st day of the week and it might change again, — It was not essential that one particular day of the week should be kept with a superstitious observance, but every man should have one day in seven to devote to other purposes than making money to cultivate his mind, if the liked or to enjoy rest and recreation."

Jahres 1627 lasse sich zwar auf Eisenbahnen anwenden, doch die Zeiten hätten sich geändert.[5]) Von mehreren Rednern wird gesagt, dass überall in der Welt, selbst im „heiligen" Schottland, am Sonntag Eisenbahnzüge fahren und wer den kontinentalen Sonntag als so etwas Schreckliches bezeichne, beweise damit, dass er ihn nicht kenne; denn er bedeute nur, dass die Leute, nachdem sie zur Kirche gewesen wären, ihren meist harmlosen Vergnügungen nachgingen.[6]) Wolle man keine Sonntagszüge, so sollen auch die Omnibusse und Wagen, die selbst von Predigern benutzt würden, nicht fahren dürfen. Im übrigen könne eine Gesetzgebung, die sich gegen die sozialen Gewohnheiten wende, nur zu Umgehungen führen.[7])

Ausser diesen Gründen gegen die Sonntagsruhe werden noch solche für den Betrieb der Bahnen am Sonntag angeführt. Es werde durch die Arbeit einiger Wenigen Tausenden die Möglichkeit verschafft, frische Luft zu geniessen,[8]) an die See zu fahren, andern ihre Freunde, oft Arbeitern, ihre Familien zu besuchen, den Landleuten, berühmte Prediger in Melbourne zu hören. — Gab es so im Parlamente unbedingte Anhänger und Gegner der Sonntagsruhe der Eisenbahnen, so standen zwischen ihnen diejenigen, welche die Frage nicht von einem prinzipiellen Standpunkt aus betrachteten, sondern nur von dem der Zweckmässigkeit: Rentieren sich Sonntagszüge, so sollen sie fahren, falls nicht, solle man sie einstellen.

Nachdem die Debatte resultatlos verlaufen, stellte der Abgeordnete *Woods* am folgenden Tage folgenden ironisch ge-

---

[5]) Der betreffende Abgeordnete, Mr. *Gaunson*, zitierte das Gesetz des Jahres 1627 folgendermassen: Preamble. Foreasmuch as the Lord's Day commonly called Sunday, is much broken and profaned by carriers, waggoners, carters, wainmen (?), butchers and drovers of cattle, to the great dishonour of God, and the reproach of religion: Be it therefore enacted etc."

[6]) *L. S. Smith:* „The Continental Sabbath was often talked about, but what did it mean? That people after going to Church and doing their devotions went in for innocent enjoyment."

[7]) *Carter:* „It was as impossible to prevent Sunday travelling as it was to prevent Sunday drinking. — Restrictive legislation against the social habits of a people simply led to evasions of the law."

[8]) *O'Loghlen*: „In almost every branch of life a few should suffer inconvenience for the benefit of the many."

meinten und daher gegen die Anhänger der Sonntagsruhe gerichteten Antrag: Der Minister der Eisenbahnen solle sofort Vorsorge treffen, der Beförderung von Rindern, Schafen, Gütern und Passagieren am Sabbath ein Ende zu machen; das übliche Waschen und Reinigen der Schaf- und Rinderwagen am Sonntag solle unterbleiben, die Vorstadtbahnen sollten am Sonntag ganz geschlossen und die Eisenbahnen ebenso wie Post und Schatzamt behandelt werden. In der Begründung dieses Antrages führte er aus, es sei sein Wunsch, dass volle Klarheit über die Konsequenzen der Sonntagsruhe vorhanden sei; die Leute, die vorher nicht gewusst hätten, dass die Hammelkottelettes und Beafsteaks, die sie Dienstag essen, am Sonntag in die Stadt gebracht würden, sollten es jetzt wissen.[9]) Wenn auch oft eine am Sonntag ausgeführte Reparatur sehr grossen Nutzen brächte, und in der Erntezeit bisher manchmal an einem Sonntag etwa sechszehn mit Weizen beladene Extrazüge führen, so solle man logisch sein und diesem Verkehr ein Ende machen. Nachdem noch mehrere Abgeordnete gesprochen und einige Anhänger der Sonntagsruhe erklärt hatten, sie würden gegen einen solchen ironischen Antrag stimmen, wird derselbe abgelehnt. — Noch einige Male wurden später Fragen wegen der Sonntagsruhe gethan; ausser dem Vorstadtverkehr sind (laut einer Antwort auf solche[10]) vom 1. Januar bis 31. Juli 1888 im ganzen 199 Züge, darunter verschiedene Milchzüge, gefahren, und waren 470 Arbeiter mit Reparaturen der Bahnlinien beschäftigt, ein Teil davon nur an einem Sonntag, andere öfters.

---

[9]) *Woods:* „If they did not know previously that of necessity the mutton chops and beefsteaks they consume on Tuesday morning were brought into town on Sunday, they ought to know it now, it was no new arrangement.

[10]) Return to order 15. August 1888. Sess. 1888 C. 15. Ordered to be printed 11. September 1888.

3. Despatch from the Right Honorable W. E. Gladstone, Principal Secretary of State for the Colonies to the Governor of New South Wales.

Laid before the Legislative Council Wednesday 9th September 1846. [1])

Downing-street, 15. January 1846.

Sir — I find, that the inpulse which has been given in every part of the civilised world to plans of railway communications has been felt in many of the British colonies. The subject hat has been pressed on my attention from many different quarters and under circumstances both physical and economical as distinct and as various as are the conditions of those widely extended settlements.

To attempt to lay down any one set of rules or even a single rule, binding inflexibly on the Executive Governments of them all, would obviously be futile and impracticable, but the experience of this country has ascertained some general principles on the subject, the application of which is neither transitory nor local but which, it may now be presumed, are applicable in various degrees to the legislation of every country in this new field of enquiry. The object of this despatch is to state compendiously what these rules and principles are. —

It will however be convenient that you should be in possession in the utmost practicable detail of all the provisions which have been established either by positive statutes or by standing orders of both Houses of Parliament, for the more effectually

---

[1]) Depesche *Gladstone's* an den Governeur Sir *Georg Gipps*, abgedruckt 18. September 1846 im „Port Philipp Patriot".

preventing the evils and securing the advantages incident to the creation of new lines of railways in this country.

I subjoin a list of the various documents of this nature which accompany this despatch. You will of course find in them much which could not be applied to the circumstances of the colony under your government; but you will also find much that will greaty abridge the labours of drawning up any Railway Acts and much which embodies in a small space the results of long and laborious investigations and of very costly experiments. But whatever may be the utility or the inutility of such details I revert to the more general topic which has already been mentioned.

1. Then, it is necessary that it should be expressily stipulated in the formation of every railway company, that the Legislation shall be free by any future enactments to repeal alter or amend any part of the original grant, without being responsible on that account, to provide compensation or indemnity to the shareholders. This of course assumed that in the exercise of this reserved authority the local legislature will always respect the obligations of justice and of sound policy. But to attempt, once for all, to enact a law of this kind which is thenceforward to remain unchangeable, unless the concurrence of the shareholders can be obtained or purchased, would be to subject society at large to all the hazards of what must be at first a precarious and doubtful experiment.

2. You will regard it as an indispensable preliminary to the enactement by Her Majesty of a Railway Bill that of the proposed capital one tenth at least should have been actually invested in good security for the prosecution of the work.

3. Every Railway Bill ought to contain provisions for the conveyance of the royal mails.

The object of such provisions should be to secure moderation in the charges of conveyance and to afford the utmost possible facility for the efectual discharge of this branch of the public service. — Reference may be made on this head to such sections of the Imperial Railway Act as relate to it.

4. Every such Bill should also contain all necessary provisions to ensure the prompt and punctual conveyance of Her Majesty's forces whether belonging to the regular army or to the militia and of all policemen constables or others travelling on Her Majesty's service. Rules of this nature will be found in the accompanying Acts of Parliament.

5. In the contingency of the electrical telegraphs being established on any line of railway provision should be made for a proper control and superintendence of them according to the terms or spirit of the section of the Act of Parliament on that subject.

6. The Statute 7 and 8 Victoria chapter 85 sect 1 contains a provision respecting the revision of the scale of tolls on railways and the fixing a new scale in cases, where after twenty one years the profits shall have exceeded ten per cent. The principle of this clause with the substitution of 15 per cent for „ten per cent“ and of seven years for three as the basis of the average to be calculated ought I apprehend to be adopted n every Colonial Railway Act.

7. The second section of the same Act contains provision for the purchase if it shall be thougt fit, by the State, after a certain lapse of time and in the terms there prescribed of any railway. In substance such a provision should form a part of any Act which may be passed in the colony under your goverment.

8. The fifth section of the same Act contains a provision for the keeping and the inspection of the accounts of railway companies which with the necessary varieties of form, should, I think, constitute an integral part of every Railway Bill passed in any British Colony. It is however material that you should observe, with respect to the three last provisions that they are not intended to rule affirmatively by anticipation the questions to which they relate or in any way to prejudice the police of the purchase of any railway by the State. They have been promted by the belief that the railway system is still in a great degree an infant system and that it is impossible accurately to

predict the accompaniments and effects of its maturity or to measure the exigences which it may create. It has therefore been thought well to take the best general guarantee of which the circumstances will admit, by keeping the field open for the free exercise at a future day, of the discretion of the Legislature, and to prevent the growth of any notion of constructive or prescriptive claims on the part of the companies to retain without reference to public interests, as they may herafter stand, their original position.

9. You will find in the accompanying documents various provisions, which have the public safety for their immediate object, some modifications of them will of course be requisite to meet peculiar local exigencies but enactments of this kind very carefully considered are essential to all good legislation on the subject.

10. In those colonies in which representative assemblies exist, and where the population is numerous there will I trust, be an adequate security both for the protection of private rights and for preventing any improper favour being shown to the interests of persons possessing peculiar local influence. In other colonies the security against abuses may be less perfect and the duty and vigilance on the part of the Executive Goverment to prevent them may be the more urgent. It is a duty for the effective discharge of which the Governor of every such colony will consider himself as peculiarly responsible.

Such appear to me to be the main general principles or provisions which should be embodied in any Railway Act, which may be passed in the colony under your Goverment.

You will perceive that my general object in framing them has been to leave the freest scope to private and associated enterprise by the avoidance of all minute interference, and at the same time to take some simple securities for testing the solidity of projects for guarding against risk to life and for guaranteeing to the public service from the first a fair share of the advantages of the construction of any railway and to the state as the representative of the public the means of dealing

with future contingencies. But I do not venture to insist even on these provisions as absolutely indispensable in every Colony and in every Railway Act.

I am too well aware of the diversity of circumstances prevailing in the various dependencies of the British Crown. to altempt so to fetter the discretion of the Local Government, or so to impede the free exercise of the discretion of Her Majesty's confidential advisers.

The practical purpose which these rules may serve, is as follows: It will not be necessary to reserve for the signification of Her Majesty's pleasure any Railway law which satisfies all these conditions.

On the other hand, any Railway law framed in neglect or in disregard of them must be reserved.

In transmitting any railway law for the signification of Her Majesty's pleasure, you will distinctly point out to what extent these rules have been followed or neglected and what are the reasons which in any such case of neglect are supposed to justify or to have occasioned it. On the other hand it may happen that in particular instances companies may desire to accredit their shemes by soliciting a larger measure than I have proposed of the intervention of the Government. I do not object to the guarded extension of that intervention, even beyond that what the legislature of the colony under your administration may generally require, if it be with the active concurrence of the parties and without expense to the public.

For example it may happen that parties may desire to submit their projects to the examination of officers appointed or approved by yourself for the purpose. In such a case or in any which you may judge to be analogon to it I leave to you an unfettered discretion.

I have the honor
to be
Sir
Your most obedient humble servant
W. E. Gladstone.

P. S. Lest the language in which my first recommendation is couched should be liable to an exaggerated construction, I beg to apprise you that it intended only to recommend a provision strictly confortable to that of the 26 clause of the Model Railway Bill of 1845 and in no degree to go beyond the spirit of that provision.

List of documents accompanying the above Despatsch:

1. Volume of reports of Comittees and of General Railway Acts.
2. Standing orders of both Houses of Parliament relating to Railways.
3. Railway Clauses Consolidation Act 1845.
4. Model Bill of 1845.
5. Volume of Public General Acts for the Regulation of Railways.

---

4. Uebersicht über den Bau der Main Trunk Lines.
(1855–1864).

Jahr.	Monat.	Thätigkeit.
1855	(29.) Mai	Resolutionen des Legislative Council über Vornahme von Surveys. (Vgl. Text pag. 158).
		Der Surveyor-General Andrew Clarke organisiert den Vermessungsstab.
	Mai, Juni, Juli	Vermessungsarbeiten Melbourne-Mount Macedon.
		" Melbourne-Jim Crow Ranges
		" Geelong-Ballarat.
1856		Energische Fortsetzung der Vermessungsarbeiten, besonders zwischen Melbourne-Gisborne und Geelong Ballarat.
		Geringer Fortschritt des Baues der Williamstownbahn infolge Kontraktbruches der Unternehmer.
1857		Vermessungen von Geelong-Ballarat und Melbourne-Sandhurst.
	17. Juni.	Eröffnung von 39 Meilen Bahn Williamstown Junction nach Geelong.
	24. Nov.	Der Pier fertig. — Man vermutet, dass die Williamstownlinie im Juni 1858 fertig wird.
		Beschluss der Bahn von Melbourne nach Murray River und von Geelong nach Ballarat.
	14. Dez.	Submissionen. — 29. März 1858 Antworten geöffnet.
1858		Der Unternehmer Musson stellt keine Sicherheit, daher der Bau an Evans vergeben.
		Wegen technischer Schwierigkeiten stellt sich Abweichung der Melbourne-River-Murray-Bahn im Black Forest als nötig heraus, auch die Einwohner von Kyneton wollen Abweichung, vorläufig abgelehnt, dadurch Verzögerung des Baues. — Der Bau schreitet jedoch im Allgemeinen rüstig fort.
	13. April	Main Trunk Line Act Amendement Bill, erste Lesung in der Legislative Assembly.
		Zweck, Abweichung von beschlossener Richtung nach Castlemaine, aus Sparsamkeitsrücksichten.
	20. April	Bericht des Engineer-in-Chief über die Abweichung in Black Forest.
	27. April	2. Lesung in L. A. An Act to amend an Act intituled etc.
	28. April	3. Lesung in L. A.
	5.–12. Mai	Bill in L. C. Assent. 4. Juni.

Jahr.	Monat.	Thätigkeit.
1858		Die Vermessung Sandhurst-Echuca beendet.
		Gemäss Beschlusses vom 27. Oktober 1857 Vermessung nach Ararat und dem Westdistrikt.
		Petition des Ortes Kyneton für Abweichung (nördliche), Gegenpetition (südliche).
		Kosten ersterer 518 221 £; südlicher 459 665 £; autorisierter 441 049 £. Der Engineer-in-Chief für südliche Abweichung.
	7. Oktober	Bericht: Die Strecke würde wohl ohne Unterbrechung stetig fortschreiten.
	9. Dez.	Williamstown-Digger Rest geöffnet.
1859	13. Januar	Bahn von Melbourne-Sunbury geöffnet, 24 Meilen.
	10. Februar	Der erste Zug fährt von Melbourne nach Sunbury.
		Kontrakte mit der Victorian Stage Company über Anschluss bei Diggers Rest Station und Keiler Road. Seit
	17. Januar	Jede Stunde Zug auf Melb.-Williamstown Bahn.
		Ein Komitee eingesetzt zur Beratung der Kyneton Abweichung.
	15. Dez.	Petitionen für und gegen die Abweichung.
		Verhandlungen mit der Melbourne Geelong Bahn wegen Ankaufs.
1860	20. Januar	Das Kyneton Komitee (2475 Fragen) empfiehlt Abweichung, da die Position und die Grösse der Municipalität von Kyneton so seien, dass die Auslage gerechtfertigt sei.
	24. Febr.	Erste Lesung der Kyneton deviation Bill: A Bill to alter the two main trunk lines of the Victorian Railways.
	Februar	Anfrage an Evans wegen Beginn der Geelong-Ballaratbahn; er tritt zurück v. Kontrakte.
	9. März	2. Lesung in der Legislative Assembly.
	23. März	3. Lesung.
	28. März	1. Lesung im Legislative Council.
	18. u. 19. Apr.	2. und 3. Lesung.
	8. Juni	Royal Assent. Act XCII: An Act further to amend an Act intituled etc.
	8. Juni	Die Geelong-Melbourne Bahn fällt an den Staat.
		Higinbotham neuer Engineer-in-Chief.
		Fortschritt auf der Sunbury-Woodend Strecke beträchtlich; etwas Fortschritt von Castlemaine nach Sandhurst.
		Nichts Woodend-Malmebury (Kyneton deviation.)
		Grosser Fortschritt auf Ballaratlinie.
		Die Pläne von Higinbotham geändert.
	21. Oktober	Essendon Junction-Essendon. $3^1/_2$ Meile fertig, ohne Autorität des Parlaments.

Jahr	Monat	Thätigkeit.
1861	Mai	Frage nach Öffnung Ballaratbahn; Antwort sobald als möglich.
	11. Juli [2])	Sunbury-Woodend, $24^{3}/_{4}$ Meilen offen.
	14. Oktober	Resolution: Es soll Bal.-Melb. u. Geelong-Ballarat so schnell als möglich eröffnet werden.
	20. Dezember	Komitee, über Ursache der Verzögerung im Bau (12 members; by ballot).
1862	11. April	North Geelong Junction-Ballarat. $53^{1}/_{2}$ Meile für Passagiere, 20. August für Güter.
	18. Juni	Es werden für Reparatur der Melbourne-Geelong 300 000 £ bewilligt, doch soll ein Komitee noch darüber, sowie Anlegung einer sog. loop line beraten, und zwar die Handelskammern von Melbourne, Geelong und Ballarat.
	20. April	Woodend-Kyneton $8^{1}/_{4}$ Meile offen.[3])
	20. Oktober	Kyneton-Sandhurst 44 Meilen, die Güter gehen nur bis Woodend, anfangs 1863 überall hin.
	25. November	Erster Unglücksfall. Zusammenstoss der Züge bei North-Melbourne durch Schuld des Beamten.
1863	13. Januar	Bericht der Handelskammern an den Commissioner of Railways, sie entscheiden sich für die Loop Line, die 16 729 £ und an Betriebskosten jährlich 8 793 £ kosten würde; ihnen steht die Ansicht gegenüber (Alfred Douglas 29. Januar), dass die Loop Line nichts bringen, sondern jährlich etliche Tausende kosten würde. Am 18. August 1863 wird dieser Bericht dem Parlament vorgelegt.
	23. Februar	40 Stationen sind offen. Ausschreiben f. Sandh.-Epson. 4 m. 57 ch. 13 ls. Epson-Echuca 49 m. 7 ch. 84 ls. Contractor Bourne, no deposit, neues Ausschreiben, die 40 Meilen in 3 Sektionen, deposit: £ 300 für eine, 400 zwei, 500 alle.
	13. Juli	Accord mit Barry, Fraser & Co., niedrigstes Angebot.
1864	12. Sept.[4])	Sandhurst-South Echuca für Güter $55^{1}/_{4}$.
	10. Oktober	" " " für Passagiere. Contracte für Rolling Stock.

[1]) D. 4 62/63, q. 2 u. q. 3.
[2]) Nach dem Report of the Railway Commissioners (26. Sept. 1891) am 8. Juli.
[3]) Nach Bericht 26. Sept. 1891: 25. April.
[4]) Nach Bericht 26. Sept. 1891: 19. Sept.

Namen der Gouverneure von 1851—1869.

1. La Trobe[1]) 1851—1854.
2. Foster 1854.
3. Hotham 1854—1855.
4. Macarthur 1856.
5. Barkly 1856—1863.
6. Darling 1863—1866.
7. Cary 1866.
8. Sutton 1866—1873.

[1]) Von 1839—1851 Superintendent des Port Philipp District; vor ihm, von 1836—1839 Capt. Lonsdale.

Namen der leitenden Minister von 1855—1869.

1. Clark Haines 1855—1857.
2. O'Shanassy 1857.
3. Haines 1857—1858.
4. O'Shanassy 1858—1859.
5. W. Nicholson 1859—1860.
6. R. Heales 1860—1861.
7. O'Shanassy 1861—1863.
8. M'Culloch 1863—1868.
9. Sladen 1868.
10. M'Culloch 1868—1869.

Beamte des Eisenbahndepartements 1863.[1])

Secretary, Chief Clerk, Accountant, 6 Clerks, 1 Messenger, 1 Assistant Messenger, Pay Clerk, Cashier.

Traffic-Auditor. Chief Travelling, Audit Clerk, 8 Clerks.

Railway Storekeeper, Clerk to Railway Storekeeper.

Traffic Superintendent, Inspector of Staff and Strations 42 Station masters, 1 station mistress, Pier Master, 111 Station Clerks, 5 Telegraph Clerks, 1 Inspector, 21 Operators.

Engineer-in-Chief, Resident Engineer, Clerk of Works, District Engineer, Locomotive Superintendent, Surveyors, Assistant Engineers, Draftsmen, Bookkeeper, Inspector of Works, Messenger, Clerks.

[1]) Sess. 1864, Vol. III, Nr. 43. — Civil Establishment of Victoria, Vol. IV, 46.

Angestellte des Eisenbahndepartements 1865.[1])	Gehälter und Löhne.	
Secretary, Traffic Superintendent, Assistent Traffic Superindent	800—600 Pf. St.	jährlich.
Accountant, Chief Clerk, Traffic Store and Railway storekeeper, inspector .	600—450 Pf. St.	jährlich.
Clerks (111).	400—80 Pf. St.	jährlich.
guards ticket collectors (42).	10 *s* 6 *d*—7 *s* 6 *d*	täglich.
porters, laborers (77)	10 *s*—6 *s*	täglich.
pointsmen, watchmen (49)	9 *s*—7 *s* 6 *d*	täglich.
gatekeepers (18)	8 *s*—5 *s* 6 *d*	täglich.
coopers, sailmakers, others (13) . . .	11 *s*—2 *s* 6 *d*	täglich.

Gesamtzahl 661; dazu Angestellte im Engineer-in-Chief Office 930, also im Eisenbahndepartement 1591 Personen.

[1]) Civil Establishment of Victoria for 1865.

I. Allgemeine Statistik.

1. Stand und Bewegung der Bevölkerung Victorias vom Beginn der Ansiedelung (1836) bis zum Jahre 1873.

Bevölkerung am Ende des Jahres				Einwanderung	Auswanderung
Jahre	männlich	weiblich	zusammen		
1836	186	38	224	—	—
1837	984	280	1 264	740	—
1838	3 080	431	3 511	1 260	—
1839	4 104	1 718	5 822	3 221	—
1840	7 254	3 037	10 291	4 080	—
1841	14 391	6 025	20 416	6 908	939
1842	15 691	8 108	23 799	4 136	1 964
1843	15 892	8 211	24 103	1 264	2 000
1844	17 626	9 108	26 734	2 648	1 423
1845	20 624	10 656	31 280	4 335	1 519
1846	23 531	14 803	38 334	3 676	1 775
1847	26 004	16 932	42 936	4 568	1 540
1848	30 697	20 693	51 390	8 235	1 669
1849	39 556	22 664	66 220	14 618	1 992
1850	45 495	30 667	76 162	10 760	3 304
1851	58 235	39 254	97 489	15 433	3 706
1852	110 825	57 496	168 321	94 664	31 038
1853	146 456	75 980	222 436	92 312	42 443
1854	205 629	106 678	312 307	83 410	34 975
1855	234 450	129 874	364 324	66 571	26 395
1856	255 827	141 733	397 560	41 594	21 187
1857	297 547	165 588	463 135	74 255	20 471
1858	323 576	180 943	504 519	56 168	25 882
1859	335 708	194 554	530 262	32 735	19 615
1860	342 765	205 647	548 412	29 037	21 689
1861	321 724	220 076	541 800	26 912	35 898
1862	325 768	229 976	555 744	37 836	38 203
1863	330 571	243 760	574 331	38 983	34 800
1864	348 279	257 222	605 501	36 156	21 779
1865	357 515	269 124	626 639	30 976	25 292
1866	365 317	278 595	643 912	32 178	27 629
1867	372 239	287 648	659 887	27 242	25 142
1868	373 232	301 382	674 614	32 805	25 552
1869	385 561	314 229	699 790	33 570	22 418
1870	398 755	327 844	726 599	32 554	21 087
1871	412 009	340 436	752 445	28 333	19 951
1872	419 903	350 824	770 727	27 047	25 295
1873	430 042	360 450	790 492	29 460	26 294

2. *Bodenbenutzung und Schafzucht von 1836 bis 1873.*

Jahre	Acker unter Kultur	Zahl der Schafe
1836	—	
1837	—	
1838	150	
1839	2 069	
1840	3 210	
1841	4 881	
1842	8 124	1 404 333
1843	12 973	
1844	16 529	
1845	25 134	
1846	31 578	1 781 914
1847	36 290	in zehn Jahren
1848	40 279	ansteigend
1849	45 975	bis auf
1850	52 341	5 Millionen
1851	57 472	
1852	36 771	
1853	34 816	
1854	54 905	
1855	115 135	
1856	179 983	
1857	237 729	
1858	298 960	5 578 413
1859	358 728	5 794 127
1860	419 380	5 780 896
1861	439 895	6 239 258
1862	465 430	6 764 851
1863	507 799	7 115 943
1864	479 463	8 406 234
1865	530 196	8 835 380
1866	592 915	8 833 139
1867	631 207	9 532 811
1868	712 865	9 756 819
1869	827 534	9 923 663
1870	909 015	10 761 887
1871	937 720	10 002 381
1872	963 091	10 575 219
1873	964 996	11 323 080

3. *Auswärtiger Handel und Finanzwesen von 1836 bis 1873.*

Jahre	Einfuhr £	Ausfuhr £	Einnahme £	Ausgabe £
1836	—	—	—	2 165
1837	115 379	12 178	6 071	5 872
1838	73 230	27 998	40 020	16 874
1839	204 722	77 684	74 698	35 849
1840	435 367	128 860	255 984	70 129
1841	364 399	200 305	152 826	201 363
1842	277 427	198 783	87 296	124 631
1843	188 036	254 482	73 565	57 165
1844	151 062	256 847	69 913	63 048
1845	248 293	463 597	98 539	43 241
1846	315 561	425 201	96 347	51 095
1847	437 696	668 511	138 293	73 460
1848	373 676	675 359	144 761	140 260
1849	479 831	755 326	229 388	140 259
1850	744 925	1 041 796	259 433	196 440
1851	1 056 437	1 422 909	392 455	410 864
1852	4 069 742	7 451 549	1 634 448	978 922
1853	15 842 637	11 062 544	3 235 546	3 216 609
1854	17 659 051	11 775 204	3 087 986	4 185 708
1855	12 007 939	13 493 338	2 728 656	2 612 807
1856	12 962 269	15 489 760	2 972 496	2 668 834
1857	17 256 209	15 079 512	3 328 303	2 968 658
1858	15 108 249	13 989 209	2 973 383	3 092 720
1859	15 622 891	13 867 859	3 261 104	3 393 946
1860	15 093 730	12 962 704	3 082 461	3 315 307
1861	13 532 452	13 828 606	2 952 101	3 092 021
1862	13 487 387	13 039 422	3 269 079	3 039 497
1863	14 118 727	13 566 296	2 774 685	2 882 937
1864	14 974 815	13 898 384	2 955 338	2 928 903
1865	13 257 537	13 150 748	3 076 885	2 983 777
1866	14 771 711	12 889 546	3 079 160	3 222 025
1867	11 674 080	12 724 427	3 216 317	3 241 818
1868	13 320 662	15 593 990	3 230 754	3 189 321
1869	13 908 990	13 464 354	3 383 984	3 226 165
1870	12 455 758	12 470 014	3 261 883	3 428 382
1871[1]	12 341 995	14 557 820	1 691 266	1 754 251
1872	13 691 322	13 871 195	3 734 422	3 659 534
1873	16 533 856	15 302 454	3 644 135	3 504 953

[1]) Aenderung des Finanzjahres. Beginn 1. Juli.

Anleihen für den Eisenbahnbau.

Jahr	Gesetz	Höhe der Anleihe £	Zinsfuss	Dauer Jahre	Dauer von bis	Das gesamte Anleihe-Kapital beträgt £
1855	19 Vict. 55	68 100	5%	18	1856—1873	68 100
1856						
1857	21 Vict. 36	8 000 000	6%	30	1859—1888	8 068 100
1858						
1859						
1860						
1861	25 Vict. 150	300 000	6%	25	1865—1889	8 368 100
1862						
1863						
1864						
1865	29 Vict. 287	250 000	6%	25	1867—1891	8 618 100
1866						
1867						
1868	32 Vict. 331	2 107 000	5%	26	1869—1894	10 725 100

Baukosten.

Jahr	Staatsbahnen überhaupt £	s	d	Staatsbahnen per Meile £	s	d	Privatbahnen überhaupt £	s	d	Privatbahnen per Meile £	s	d
1865	8 960 431	14	6	35 277	5	10	818 199	—	—	48 130	—	—
1866	9 032 154	9	7	35 559	13	2	844 456	9	10	49 673	18	3
1867	10 855 759	8	6	42 739	4	2	850 297	9	3[1]	50 017	10	—

[1]) Totale Kosten 1 286 691 £ 4 *s* 6 *d*. Differenz: Verlust der Gesellschaften.

II. Eisenbahn-

I. Roheinnahmen der Eisen-

Jahr	Passagiere*) £	s	d	Pakete*) £	s	d	Gesammteinnahme*) aus dem Personenverkehr £	s	d	Gesammteinnahme*) p. Nutzmeile s	d	Güter*) £	s	d
1858														
1859														
1860	59 413	18	—									33 767	1	7
1861	109 914	9	10									59 693	8	8
1862	163 904	4	8				187 259	9	3	5	11,07			
1863	200 516	10	—				232 412	18	6	5	2,49	231 253	2	1
1864	197 029	19	10				226 474	18	7			283 742	10	4
1865	223 098	19	—	12 543	13	6	255 032	15	10	4	5,89	318 222	7	5
1866	217 913	10	3	12 405	3	10	248 721	11	5	4	2,49	327 595	—	6
1867	207 606	11	8	12 106	8	5	236 574	8	9	4	3,17	300 249	16	—
1868	197 627	4	1	13 470	6	3	226 207	18	7	3	11,70	335 099	17	5
1869	200 894	10	1	11 622	—	5	229 615	7	5	3	11,56	359 279	11	8
1870	178 889	12	9	12 744	13	3	209 222	3	6	3	8,98	326 660	3	7

*) Für die Jahre, wo der Raum freigelassen ist, habe ich keine Angaben.

II. Betriebs-Ausgaben der Eisenbahnen

Jahr	Maintenance of Permanent Way: a. überhaupt £	s	d	b. pro Nutzmeile s	d	c. % der Einnahme	Locomotive Charges: a. überhaupt £	s	d	b. pro Nutzmeile s	d	c. % der Einnahm.	Passengers / Goods Traffic Charges: a. überhaupt £	s	d	b. pro Nutzmeile s	d
1858																	
1859																	
1860																	
1861																	
1862	19 208	5	6	0	7,29	6,—	60 570	6	2	1	10,91	19,—	85 223	7	11	2	8,34
1863	35 267	15	8	0	9,48	7,50	78 531	2	9	1	9,12	17,—	90 068	12	7	2	6,39
1864	44 670	11	2	0	10,86	8,68	85 091	6	6	1	8,70	16,54	102 703	17	4	2	0,99
1865	49 599	17	3	0	10,48	8,47	93 166	2	1	1	7,68	15,91	101 623	17	2	1	9,48
1866	50 437	2	1	0	10,24	8,55	99 222	2	10	1	8,14	16,83	107 604	14	10	1	9,86
1867	54 419	16	10	0	11,77	9,86	98 637	7	1	1	9,33	17,87	101 727	18	6	1	10,—
1868	62 697	10	6	1	1,22	10,78	103 307	4	4	1	9,78	17,77	102 636	19	2	1	9,64
1869	50 791	—	5	0	10,51	8,23	86 602	1	8	1	5,93	14,02	101 906	15	1	1	9,11
1870	53 552	14	8	0	11,51	9,45	84 322	14	2	1	6,13	14,87	104 768	16	7	1	10,52

Statistik.

bahnen von 1858—1870.

Vieh *) £	Vieh *) s	Vieh *) d	Verschiedenes *) £	Verschiedenes *) s	Verschiedenes *) d	Gesammteinnahme *) aus dem Güterverkehr £	s	d	Gesammteinnahme *) p. Nutzmeile s	d	Gesammteinnahme aus dem Personen- und Güterverkehr £	s	d
			3 303	8	1								
											68 086	7	8
											102 328	5	6
						174 378	9	7			171 616	11	6
			1 784	18	—	131 263	18	9	4	1,82	320 308	6	—
						231 253	2	1	5	2,18	464 694	9	6
			1 112	5	10	287 950	14	2			515 537	18	7
11 774	3	8				329 996	11	1	5	9,74	585 476	3	3
13 320	16	2				340 915	16	8	5	9,20	589 637	8	1
15 207	13	7				315 457	9	7	5	8,23	552 031	18	4
20 095	3	8				355 195	1	1	6	2,90	581 402	19	8
27 339	19	3	1 334	3	—	386 619	10	11	6	8,07	617 569	1	4
31 134	10	3				357 794	13	10	6	4,93	567 016	17	4

von 1862—1870. (Working expenses.)

c. % der Einnahme	General-Charges a. überhaupt £	s	d	b. pro Nutzmeile s	d	c. % der Einnahm.	Gesammt-Ausgabe a. überhaupt £	s	d	b. pro Nutzmeile s	d	c. % der Einnahme	Reingewinn £	s	d
													2 705	11	10
													64 860	9	—
													87 593	12	3
													111 835	17	9
26,75	7 517	14	9	—	2,85	2,25	172 519	14	4	5	5,39	54,—	147 788	11	8
24,50	8 424	14	8	—	2,27	1,75	235 292	5	8	5	3,26	50,75	229 402	3	10
19,96	10 755	7	4	—	2,66	2,09	243 221	2	4	4	11,16	47,27	272 316	16	3
17,36	11 894	12	2	—	2,51	2,03	256 284	8	8	4	6,15	43,77	329 191	14	7
18,25	12 336	9	7	—	2,98	2,09	269 600	9	4	4	6,72	45,72	320 036	18	9
18,43	12 286	1	7	—	2,66	2,22	267 071	4	—	4	9,76	48,38	284 960	14	4
17,65	14 335	—	3	—	3,02	2,46	282 976	14	3	4	11,66	48,66	298 426	5	5
16,50	14 044	5	6	—	2,91	2,27	253 344	2	8	4	4,46	41,02	364 224	18	8
18,48	13 963	18	9	—	3,01	2,46	256 608	4	2	4	7,17	45,26	310 408	13	2

III.

Zahl der Passagiere, Güter u. s. w.

Jahr	Zahl der Passagiere.	I. Klasse.	II. Klasse.	I. Kl. pro Meile.	II. Kl. pro Meile.	I. Kl. %	II. Kl. %	Total pro Meile.	Tonnengehalt. tns.	pro Meile.
1860	702 341	196 780	505 561	4,859	12,483	28,02	71,98	17,342	110 313	
1861	738 452	208 838	529 614	2,766	7,014	28,28	71,72	9,780	170 213	2300
1862	753 258	210 332	542 926	1,636	4,225	27,92	72,08	5,861	216 722	1918
1863	815 903	230 557	585 346	1,197	3,041	28,26	71,74	4,238	275 497	1435
1864	963 830	278 381	685 449	1,322	3,256	28,88	71,12	4,578	313 582	1363
1865	1 066 178	304 749	761 429	1,200	2,997	28,58	71,92	4,197	239 812	1333
1866	1 132 275	321 806	810 469	1,267	3,151	28,68	71,32	4,418	399 559	
1867	1 101 584	321 854	779 730	1,267	3,070	29,21	70,79	4,337	384 438	1513
1868*)	943 327	285 258	651 619	1,123	2,566	30,24	69,08	3,714	433 470	1706

*) Dazu 6450 Passagiere dritter Klasse; vergl. unten.

IV.

Einnahmen aus Passagier- und Güterverkehr.

Jahr	I. Klasse Einnahme £	pro Meile.	In Prozenten der Gesamteinnahme	II. Klasse Einnahme £	pro Meile.	In Prozenten der Gesamteinnahme	Gesamteinnahme.	pro Meile.	Einfache Billets (in Prozenten der Gesamteinnahme)	Retour-Billets (in Prozenten der Gesamteinnahme)	Einnahme. £	pro Meile.	pro Tonne. s	pro Tonne. d
1860	24 661	609	41,67	34 512	852	58,33	59 173	1,461	43,78	56,22	—	—	—	—
1861	38 939	516	40,41	57 421	760	59,59	96 360	1,276	48,84	51,16	59 693	804	7	0,167
1862	60 660	472	37,00	103 244	803	63,00	163 904	1,275	45,87	54,13	131 264	1161	12	1,363
1863	63 910	332	31,70	137 710	715	68,30	201 620	1,047	41,86	58,14	251 253	1204	16	9,021
1864	67 668	322	34,25	129 762	618	65,75	197 430	940	44,22	55,78	287 951	1252	18	4,383
1865	79 391	312	35,56	143 708	566	64,44	223 099	878	—	—	329 997	1229	19	5,067
1866	75 410	297	34,61	142 504	561	65,39	217 914	858	32,39	67,61	—	—	—	—
1867	70 120	276	33,78	137 486	541	66,22	207 606	817	41,30	58,70	315 457	1242	16	4,936
1868*)	67 327	265	34,07	127 780	503	64,66	197 627	778	42,09	57,91	355 195	1399	16	4,660

*) Im Jahre 1868 wurde der Versuch gemacht und wieder aufgegeben, die dritte Klasse einzuführen. Die Einnahme betrug 2520 £ gleich 1,27 der Gesamteinnahme.

V.

Jahr		Locomotiven	Wagen 1. Klasse	Wagen 2. Klasse	Schaf- u. Viehwagen	Güterwagen	Andere Kohle etc.	Wert des Fuhrparks (Rolling Stock). £	s	d	Fahrpreise. Einfach 1. Klasse	Einfach 2. Klasse	Retour 1. Klasse	Retour 2. Klasse
1862	a [1]	47	50	72	24	717	—	380 000	—	—	$3^{3}/_{4}$ [3]	$2^{3}/_{4}$	$2^{7}/_{8}$	$2^{1}/_{16}$
	b [1]	7	16	9	—	115	—	63 655	17	3	$2^{1}/_{2}$	$1^{3}/_{4}$	2	$1^{1}/_{2}$
	c [1]	7	26	11	—	1	—	36 366	8	8	—	—	—	—
1863	a	77	50	93	54	794	99	560 000	—	—	$3^{3}/_{4}$	$2^{3}/_{4}$	$2^{13}/_{16}$	$2^{1}/_{16}$
	b	8	16	9	—	115	32	66 172	9	4	$2^{1}/_{2}$	$1^{3}/_{4}$	2	$1^{1}/_{2}$
	c	9	26	14	—	6	—	36 355	—	—	—	—	—	—
1864	a	77	50	93	104	866	109	539 177	—	—	$3^{3}/_{4}$	$2^{3}/_{4}$	$2^{3}/_{4}$	2
	b	8	16	9	—	143	4	66 172	9	4	$2^{1}/_{2}$	$1^{3}/_{4}$	2	$1^{1}/_{2}$
	c	9	26	14	—	6	—	36 355	—	—	—	—	—	—
1865	a	77	69	71	104	942	110	605 509	—	—	2,287	1 701	Keine Retourbill.	
	b [2]	15	54	10	—	149	10	107 587	14	11	$2^{1}/_{2}$	$1^{3}/_{4}$	2	$1^{1}/_{2}$
1866	a	77	70	65	104	1039	108	628500	—	—	2,247	1 501	—	—
	b	15	54	10	—	189	10	112 706	6	8	2	$1^{1}/_{2}$	$1^{1}/_{2}$	$1^{1}/_{4}$
1867	a	81	69	74	104	1043	105	692 371	—	—	2,338	1 704	Einfache u. Retourbillets kombiniert	
	b	17	54	10	—	189	10	117 784	13	7	2	$1^{1}/_{2}$	$1^{1}/_{2}$	$1^{1}/_{2}$

1) a bedeutet Staatsbahnen,
b „ M. H. Bahn,
c „ Melbourne Suburban Bahn.

2) Melbourne and Hobson's Bay United Railway Company.

3) Auf der Williamstown-Zweigbahn (1862) . . . . $1^{1}/_{8}$ | 1 | 1 | $^{5}/_{6}$

Register.

I. Autoren-Verzeichnis.

Acworth 30.
Adams 3, 11, 21, 29, 30, 39, 48.
Adler 6.
Arnold 48.
Arzberger 24.
Aucoc 17, 28.
Avalle 98.
Azcárates 6.
Bauer 59, 108, 109, 110, 111, 231.
Bellingrath 17.
Bergius 2, 7, 8.
Bluntschli 26.
Bonham 30.
Brandon 22.
Braun 33.
Bülau 12.
Camphausen 14, 15.
Cancrin 3, 23.
Carnegie 6.
Chadwick 41.
Chérot 41.
Clarke 111.
Coghlan 94, 96, 97, 98, 111.
Cohn 10, 17, 18, 22, 27, 28, 31, 41, 43, 70, 71, 75, 90, 108.
Dabney 42.
Dale 45, 104.
Dilke 43, 44, 47, 98, 106, 108, 109, 110, 111.
Dunoyer 17, 40.
Engel 22.
Fairbairn 9.
Farrer 31.
Faucher 9.
Findlay 22, 40.
Flanagan 71.
Fortescue 111.
Foville 17.
Francis 26, 75.
Frankenstein 6.
Franqueville 10, 27.
Gaevernitz 110, 111.
Galt 21, 41, 74.
Galton 115.
Garnier 4.
Gerstner, Ritter von 17.
Glaser 26.
Gneist 7, 41, 42, 52, 99.
Green 50.
Grierson 21.
Hannsen 23.
Hansemann 14.
Herrmann 4, 5, 9.
Hertzka 22.
Heuser 18.
Heyfelder 38.
Hill 42.
Hübner 111.
Hudson 16, 18.
Hughes 6.
Jacqmin 20.
Jäger 17.
Jenks 52, 57, 68, 94, 95, 105, 107, 111.
Jevons 31.
Jung 114.
Kafka 1.
Keddell 6.
Kirchner 50.
Kirkmann 16.
Klöppel 7, 40.
Knies 7, 24, 25.
Krönig 22.
Laing 41.
Lehr 10.
v. d. Leyen 1, 33, 38, 39, 40, 41.
List 33.
Mange 36, 41.
Manning 6.
Marchetti 18.
Martin 3.
M'Culloch 19.

Meath, Earl of 46, 111.
Michaelis 10, 15, 16.
St. Mill 10, 11, 12,
Mohl 7, 26.
Molinari 4.
Moltke 12.
Mosler 18.
Nebenius 23.
Nördling 10, 18, 28.
Oberländer 44.
Parsloe 41.
Pauli 109.
Pearson 45, 97.
Perdonnet 9.
Perrot 5, 22.
Peters 32.
Philippi 18.
Philippson 6.
Pisko 18.
Porter 41.
Proudhon 31, 34.
Ranken 97.
Rau 24.
Raudot 8, 9, 40.
Reitzenstein 10.
Rentzsch 4, 5, 8, 9.
Reyscher 2, 3.
Rodbertus-Jagetzow 31, 32.
Roell 1.
Roesler 7.
Roscher 31, 32, 45.
Ruhland 111.
Rusden 58, 60, 64.
Salvà 6.
Sax 3, 10, 13, 17, 31, 34.
Schäffle 31, 33.
Schönberg 4, 7, 108.
Schöttle 109.
Schreiber 2, 10, 29.
Schromm 18.
Semler 41.
Sidgwick 31, 34.
Simon 20, 40, 48.
Smith 8, 12.
Soetbeer 11, 12.
Spencer 4.
Stein 3, 7, 48.
Stephan 18.
Stickney 2, 3, 19, 33, 34.
Studnitz 11, 18.
Todd 55, 104.
Trollope 43, 96, 104.
Thünen 3, 23.
Ulrich 31.
Umpfenbach 7.
Volz 23.
Wagner 1, 7, 13, 31, 32.
Waring 40, 41.
Webb 110, 111, 231.
Weber 1, 2, 20, 36, 40.
Werner 23.
Wirth 9, 12, 19.
Wiss 12.
Wolff 10.

II. Zeitschriften, Encyklopädien u. s. w.

Allgemeine Zeitung 3, 11.
Archiv für Eisenbahnwesen 43.
Beratungen und Beschlüsse des zweiten internationalen Binnenschifffahrts-Kongresses zu Wien 1886 40.
Dictionnaire d'Économie Politique 40.
Edinburgh Review 25.
Fortnightly Review 41.
Handelsgesetzbuch 2.
Handbuch der polit. Oekonomie von Schönberg 4, 7, 34.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften 37, 38, 39, 40.
Jahrb. f. Gesetzgebung etc. 31, 33.
Jahrbuch für Nationalökonomie u. Statistik 42, 59.
Jahresbericht der Zentral-Kommiss. für die Rheinschifffahrt 18.
Journal des Economistes 3, 5, 36, 41.
Journal of the Statistical Society 41, 42.
Kommunistisches Manifest 6.
Nineteenth Century 6, 46.
North American Review 6, 29, 39, 48.
Political Science Quarterly 57, 106.
Port Philipp Patriot 78, 239.
Quarterly Review 31, 41.
Schönberg, Handbuch d. politischen Oekonomie 4, 7, 34.

Sozialpolitisches Zentralblatt 33.
Unsere Zeit 18.
Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft etc. 6, 10, 11, 12, 16.
Westminster Review 44, 45, 98, 100.
Zeitschrift für Deutsches Recht 3.
Zeitschrift für Litteratur und Geschichte der Staatswissensch. 6.
Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft 32, 33.

III. Personennamen.

Allport 42.
Annenkow 38.
Baare 5.
Baring Brothers 186, 187.
Barkly 199, 248.
Barry 247.
Bent 232, 233, 235.
Bigge 60.
Bligh 58, 59.
Bourke 63.
Bourne 247.
Bradshaw 27.
Brisbane 60.
Bruce & Co. 189, 190.
Brunel 194.
Byron 50.
Campbell 62.
Carruthers 197, 198, 203.
Carter 237.
Cary 248.
Chaffey Brothers 98.
Childers 194.
R. Clark 232, 233, 234, 236.
H. Clarke 166, 167, 169, 172. 173, 245.
Cleve 189.
Cobden 77.
Cook 51, 52.
Cornish & Bruce 189, 190, 215, 216.
Cowper 82, 83, 85, 86.
Dalgety 189.
Dalhousie 76.
Dallbyshire 164, 190, 191.
Darling 62, 63, 248.
Diemen, van 50.
De Pass Brothers 186, 187.
Douglas 247.
Duffy 236, 193, 207.
Evans, Merry & Co. 189, 245, 246.
Foster, 248.
Foveaux 59.
Francis 190, 222.
Fraser 247.
Freycinet 37.
Gabrielli 180.
Gaunson 237.
Gardiner 236.
George 109.
Gipps 64, 66, 67, 239.
Gladstone 6, 20, 73, 74, 75, 76, 78, 79, 80, 90, 148, 239 ff.
Grey 81, 85, 118.
Grose 57, 58.
Haines 248.
Hammill 189.
Harker 187.
Heales 248.
Higinbotham 191, 192, 216, 220, 246.
Hill 22.
Hood 191.
Hotham 140, 154, 161, 248.
Houston 204.
Hunter 57. 58.
James 236.
Jeremy 199, 203.
Johnstow 58, 59.
Karl II. 53.
King 58.
La Trobe 117, 139, 248.
Laws 74.
Levey 221, 222, 223.
Lloyd 42.
Lonsdale 248.
Longmore 232.
Louis Philipp 25.
Macarthur, John 58, 62.
Macarthur, Edward 163. 248.
Mac Mahon 206.
Macquarie 59, 60.
Melbourne 94.
Mallet 5.
M'Coll 236.
M'Culloch 248.
Merry, Evans 189, 245, 246.
Mitchell 69, 93, 198.
Musson 189, 245.
Napoleon 25, 30, 37.
Nash 195, 204.

Nicholson 248.
O'Brien 64.
O'Loghlen 237.
O'Shanassy 248.
Parker 91.
Pasley 212.
Paterson 57, 59.
Patterson 235.
Pearson 236.
Philipp 52, 57.
Pitt 51.
Polack 70.
Pollard 144, 218, 219.
Russell 64.
Staden 248.
Smith 237.
Snell 128.
Stanley 78.
Selwyn Smith 196, 202.
Stephenson, G. 11.
Stephenson, R. 11.
Sullivan 214, 217.
Sutton 248.
Sydney 52.
Tasmann 50.
Thiers 3.
Throsby 62.
Thompson 116, 139.
Tucker 234.
Varnbüler 2.
Verdon 193, 212, 213.
Ward 194.
Wentworth 62.
William III. 53.
Witte 5.
Woods 237, 238.
Wooley 157, 158, 194.
Wright 202.
Yates 196.
Zeal 146, 190, 215, 216, 217.

IV. Geographische Namen.

Adelaide 94.
Amerika 29, 30, 39 ff., 48, 51, 53, 57, 104, 115, 165, 170.
Ararat 223, 246.
Australien 42 ff.
Australia Felix 93, 111.
Baden 23, 37.
Ballarat 94, 142, 149, 153, 181, 185, 233.
Ballarook 142.
Beechworth 218, 222, 225.
Belfast 181.
Belgien 30, 38, 168, 179, 181, 207.
Bendigo 94, 149, 153, 219.
Bern 108.
Birregarra 224.
Black Forest 245.
Blue Mountains 59.
Botany Bay 52.
Bourke 126.
Braunschweig 37.
Brighton 145 150.
Cambridge 30.
Cape Paterson 142.
Castlemaine 149, 153, 174.
Cherton 199.
Colac 220, 224, 225.
Cowie's Creck 188.
Cumberland 59.
Deutschland 25, 30, 33, 37.
Digger Rest 246.
Echuca 185, 201, 220, 246.
Emerald Hill 134, 135, 136.
England 25, 27, 29, 35, 40, 41, 47, 52, 57, 71 ff., 98, 109, 133, 138, 168.
Epson 247.
Erie 17.
Essendon 246.
Europa 97.
Frankreich 25, 26, 27, 30, 33, 36, 40, 168.
Geelong 94, 106, 124, 128, 139, 149, 161, 167, 171, 182, 185.
Gippsland 116, 218, 220, 225.
Gisborne 159, 180, 245.
Glenelg 150.
Gloncester 77.
Goornong 218.
Hannover 37.
Hamilton 223, 224.
Harcourt 171.
Hobsons Bay 94.
Holland 38, 50.
Indien 43, 54, 214, 227.
Inglewood 141, 442.
Italien 33, 38.
Java 50.
Jim Crow Ranges 159, 245.

Kanada 169.
Weiler Road 246.
Kilmore 218.
Kynet n 245, 246, 247.
Lille 5.
Liverpool 27, 72.
London 180, 186, 187.
Madrid 94.
Malmsbury 246.
Marsaille 94.
Maryland 53.
Melbourne 63, 65, 94, 96, 97, 98, 106, 114, 116, 117, 124, 131, 170, 173, 231, 237.
Mildura 98.
Moskau 38.
Mount Alexander 116, 117, 159, 161.
Mount Gambre 223.
Mount Macedon 159, 245.
Murray 93, 159, 182, 201, 225.
Neu-Holland 50, 51.
Neuseeland 50, 51, 65, 109.
Neusüdwales 55 ff.
Niederlande 38, 50.
Nizza 94.
North Geelong 247.
North Gippsland 225.
North Melbourne 247.
Oesterreich 30, 33, 37.
Oxford 30.
Ovens 149, 218, 225.
Paramatta 57, 68, 70.
Pennsylvanien 53.
Petersburg 38.
Port Albert 218, 220.
Portland 94, 181.
Port Philipp 63, 65, 67, 93, 116, 248.
Portugal 50.
Preussen 26, 29, 33, 37.
Queensland 148.
Rhein 18.
Richmond 70.
Russland 38.
Sandhurst 141, 142, 167, 171, 189, 197, 233, 245.
Sale 220, 225.
Sandridge 134, 135.
Schottland 77, 237.
Schweiz 25, 39.
Solothurn 108.
Spanien 50.
Südaustralien 64, 65, 91, 92, 94, 97.
Sunbury 159, 180, 246.
Swan Hill 98, 139.
Sydny 52, 57, 65, 67, 68, 70, 84, 94, 117, 127, 153.
Tahiti 51.
Tasmania 50, 60, 65.
Thurgan 108.
Ungarn 30, 38.
Vandiemensland 50, 60, 65.
Victoria 48, 49, 92, 93 ff.
Virginia 53.
Wargaratta 218.
Warrnambool 181.
Williamstown 63, 94, 117 ff., 161, 180, 182, 234, 245.
Windsor 70.
Woodend 246, 247.
Württemberg 23, 37.
Yarra-Yarra 94.
Zürich 108.